

Le nombre total des concessions gratuites dans ces provinces des prairies fut de 1,857, soit une augmentation de moins de 100, de 1,878 à 1,896, sous le monopole d'un chemin de fer, et aussi, je dois l'avouer, à cause de la façon déplorable dont le Gouvernement qui dirigeait alors les affaires du pays administrait les terres publiques, et encore à cause du tarif alors en vigueur. Après l'arrivée du parti libéral à la direction des affaires, après le changement opéré dans la politique relative aux terres fédérales, à celle concernant l'immigration et à la politique tarifaire, on constata une augmentation dans le nombre des colons, au point qu'en 1901 les concessions gratuites de terre atteignaient le chiffre de 8,167, soit une augmentation substantielle, bien que le système d'accaparement par le chemin de fer en question se continuât. On se rappellera, toutefois, qu'il s'est produit, grâce à l'attitude du gouvernement libéral, une diminution sensible dans les prix de transport par chemin de fer, conséquence de la convention passée avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, lors de la construction de la ligne dans la passe du Nid-de-Corbeau. Abaissement des tarifs de transport par chemin de fer, meilleure administration des terres fédérales, diminution du tarif qui pesait sur le peuple, confiance générale dans le bon vouloir et dans la bonne foi du gouvernement libéral, tout cela contribua puissamment au développement et à la colonisation des provinces des prairies. Le progrès s'accrut d'année en année au point qu'en 1903, on a concédé 31,383 lots dans les trois provinces des prairies.

Le Canada qui avait fait preuve d'inactivité de 1876 à 1896, avait pris définitivement son élan vers le progrès. Aussi, en 1903, on enregistra 31,383 concessions de terre. Le gouvernement de ce temps-là comprit la situation; il reconnut la nécessité de pourvoir à cette énorme augmentation dans le nombre des colons et cultivateurs et à l'augmentation qui se produirait encore, suivant toutes les prévisions raisonnables. C'est parce que le Gouvernement d'alors a reconnu la nécessité de faire face à ce développement, résultat de sa politique, que, après avoir tenu un compte sérieux de toutes les circonstances, il vit qu'il fallait développer l'Ouest, au point de vue du service de chemin de fer et que, si l'on voulait que ce dernier développement eût des résultats avantageux, il fallait que ce service fût sur un pied de concurrence. Et c'est alors que fut passée la convention du Grand-

[M. Oliver.]

Tronc-Pacifique. Telle fut la raison d'être de cette convention qui avait pour but de provoquer la concurrence des chemins de fer dans les trois provinces des prairies. A cause de cela, cette politique fut combattue par le parti conservateur d'alors, conduit par le premier ministre d'aujourd'hui, et cela, à tous les points de vue imaginables, du mois de juillet au commencement de l'hiver.

L'opposition réussit à retarder la signature de la convention, au point que l'état favorable du marché monétaire, en 1903, et sur lequel le Gouvernement et le pays comptaient pour faire exécuter le projet, suivant les conditions agréées, se modifia. En 1904, il devint nécessaire de conclure une autre convention moins avantageuse pour le pays, tout cela, à cause du travail accompli par l'opposition d'alors qui combattait en faveur du monopole du réseau déjà établi dans les provinces des prairies, exemple que suivent, aujourd'hui, les honorables membres de la droite qui sont en faveur du monopole pour le transport des marchandises par chemin de fer, dans ces provinces.

Les immigrants accoururent de toutes les parties du monde dès qu'ils eurent appris que l'établissement d'un nouveau réseau de chemin de fer allait venir faire concurrence aux autres voies ferrées de l'Ouest; les demandes de terres se firent de plus en plus nombreuses jusqu'en 1911, alors qu'elles se chiffrèrent à 44,479, parce que les gens avaient la certitude que le Gouvernement était de bonne foi, qu'il allait favoriser, dans les trois provinces des prairies, le développement et la concurrence en matière de transport, et leur donner l'accès du littoral du Pacifique.

Dès que le Gouvernement actuel fut arrivé au timon des affaires, il s'empressa de manifester son hostilité constante à l'égard de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique; il institua sa commission d'enquête et insista pour obtenir que la partie de la ligne relevant de son autorité fût d'un type inférieur. Force m'est de déclarer que sous le régime actuel la gestion du domaine public n'a pas été aussi satisfaisante que sous le régime libéral, et que la masse de la population incline à croire que le Gouvernement actuel n'en use pas envers les colons avec autant de bonne foi que son prédécesseur. C'est ce qui a amené la diminution du nombre des demandes en concession de terre. En 1911, il y eut 44,479 de ces concessions; en 1913, il n'y en avait que 33,699—soit, en deux ans, une diminution de plus de 10,000.