

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—a 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 90 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
dép
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
pr
mé
El
con
no
Qu
toi
Et
to
ar
n'
m
cil
mi
ra
pu
da
ce
m
L