

La quantité de terres vendues est une autre manière de uger du développement d'un pays nouveau. Or le Dominion est en état de montrer les recettes suivantes, indépendamment des ventes faites par la compagnie du Pacifique.

1877.....	\$ 3,799
1878.....	19,424
1879.....	23,828
1880.....	120,479
1881.....	131,124
1882.....	1,744,456
1883.....	1,009,019
1884.....	951,636
1885.....	400,165

Il peut y avoir une diminution apparente pour les neuf derniers mois. Mais nous ne devons pas oublier que la plus grande partie des ventes se fait généralement au printemps et que, cette année, les troubles du Nord-Ouest ont arrêté la venue des immigrants et les affaires dans cette région. Nous devons aussi prendre en considération le fait que l'immigration ici comme aux Etats-Unis diminue à certaines époques comme on peut s'en convaincre en référant au tableau suivant :

1875.....	227,698
1876.....	169,986
1877.....	141,857
1878.....	138,769
1879.....	177,826
1880.....	457,257
1881.....	669,431
1882.....	788,992
1883.....	603,322
1884.....	518,592
1885 (1er décembre—6 mois).....	243,413

Mais si le mouvement de l'immigration au Canada est un peu ralenti, il est loin d'être arrêté, ainsi que le prouvent les chiffres suivants :

Ventes du 1er juillet 1884 au 1er mai 1885—		Aores
Homesteads—1,860, de 160 acres chaque.....	297,600	
“ 520, de 80 “ “ “.....	41,600	339,200
Pré-emption—1,016, de 160 acres chaque.....	162,560	
“ 520, de 80 “ “ “.....	41,600	204,160
Ventes.....	109,400	
Total.....	652,760	

N.B.—Les ventes ne comprennent pas 153 lots de ville à McLeod.

On a dit dans cette Chambre et dans la presse : Pourquoi le gouvernement ne se prévaut-il pas de son droit de prendre possession du chemin, si la compagnie ne peut pas le finir, plutôt que de lui avancer d'autres fonds ? Jamais plus fausse politique n'aurait été mise en œuvre. Il ne faut pas oublier qu'il y a pour \$29,000,000 de capitaux privés dans cette entreprise, et que ce n'est pas sur un *dictum* du gouvernement que ces particuliers s'inclineraient, laissant là leur argent, toute leur fortune peut-être. Les capitaux privés ont le droit de se défendre, c'est leur devoir de le faire, et dans le cas actuel, comme on ne peut pas exiger la livraison du chemin avant six années, ils le feraient. Ce n'est pas l'intérêt du gouvernement de chercher la ruine des particuliers. Dans le cas du "Northorn Pacific" il y a eu deux catastrophes de ce genre qui ont produit la plus profonde secousse dans la grande république toute entière. La chute de Jay Cooke, puis celle de Villard ont entraîné des crises financières aiguës, malgré l'immensité des affaires qui se transigent à New-York et dans lesquelles ces deux événements auraient dû se noyer. Mais si le contrecoup de ces deux chutes a été si prolongé dans un tel milieu, je me demande ce que deviendrait notre monde financier, dans les mêmes circonstances.

J'entrevois un amoncellement de ruines qui ferait de nos rues des déserts et de nos banques des cimetières. Pas un gouvernement ne pourrait ainsi se substituer à la compagnie sans l'indemniser de ses déboursés. Les gouvernements ne peuvent pas de la sorte spolier les particuliers, profiter de leurs misères ou de leur impuissance, pour s'ap-

M. CHAPLEAU

roprier le fruit de leur travail et de leurs économies. Quand le gouvernement a besoin d'argent, il le perçoit par une taxe qui pèse également sur tous ; il ne peut assaillir la bourse d'un citoyen et s'enrichir à ses dépens. Il est vrai que la loi de l'an dernier semble avoir posé le principe contraire ; mais, au fond, elle n'a fait que nous assurer le contrôle des négociations et empêcher, sans notre permission, l'épuisement inconsidéré des ressources du chemin, et pas un homme sérieux n'oserait dire qu'en prenant le chemin la loi a prévu que le gouvernement ne devrait pas indemniser, au moins en partie, les actionnaires qui y ont mis leur argent. Mes paroles, je le sais, vont donner prise à l'honorable chef de l'opposition qui, l'an dernier, imbu de cette vérité élémentaire, nous disait : " A quoi bon cette rigueur, cette clause terrible qui vous autorise à prendre le chemin, sans forme de procès ? Vous ne pourrez jamais vous résoudre à reprendre ce chemin, sans indemniser les particuliers qui y ont mis leur argent." Personne, que je sache, n'a spécialement contredit l'honorable député sur ce point. Nous avions besoin de cette clause sévère pour surveiller la construction et les opérations du chemin et pour donner l'assurance au public que nous irions, en cas d'extrémité, aux limites de la rigueur permise. De tous temps, les gouvernements ont donné ces indemnités et de tous temps ils agissent ainsi. C'est déjà assez pour les particuliers d'avoir perdu leur travail et une certaine marge pour frais d'administration et fausses dépenses qu'on ne trouveraient pas représentés dans les travaux existant. Le gouvernement, pour prendre possession du chemin aurait donc dû déboursier à peu près les \$29,000,000 d'actions payées, moins le dépôt déjà entre nos mains pour garantir l'intérêt. Puisque la compagnie demande \$15,000,000, parce qu'il y a de nouveaux besoins sur le chemin, nous n'aurions pu nous soustraire à cette responsabilité et il nous aurait fallu commencer, en conséquence, par ajouter à la dette nationale quelque chose comme \$30,000,000, à un moment où nous avons pour \$25,000,000 d'obligations à racheter, et \$30,000,000 à emprunter. Qui peut dire à quel taux seraient tombés les fonds canadiens, sous l'inspiration de l'immense tentation d'agiotage que cette ruineuse négociation aurait fait naître ?

Je n'hésite pas à dire que le résultat d'une semblable opération aurait été une perte énorme pour le trésor. Ce que je dis là n'est pas un argument nouveau. L'honorable chef de l'opposition s'en est servi avant moi. Il est vrai qu'il a paru s'en servir en manière de sarcasme, mais il sentait, tout de même, la force de cet argument lorsqu'il nous disait :

Et dans quelle position se trouveront le gouvernement et le parlement, si, à la fin des deux années, ces promesses ne sont pas remplies ? Allez-vous sacrifier les intérêts de ces actionnaires—ces pauvres gens qui ont dépensé leur capital sur le chemin, qui ont fait tant de bien au pays, qui ont bâti un chemin plus rapidement que jamais chemin n'a été bâti et qui y ont dépensé plus d'argent qu'on n'en a jamais dépensé auparavant ? Votre charité et votre confiance et votre sympathie sont immenses, allez-vous les exproprier, usuriers au cœur dur que vous êtes. Vous qui avez dit que la garantie valait deux ou trois fois la somme prêtée, allez-vous mettre les volets et chasser ces gens de leurs maisons, de leurs foyers, les dépouiller de leurs palais, leur enlever leurs équipages princiers ? Assurément vous ne vous conduirez pas aussi méchamment ? Voilà l'appel qui sera fait, voilà l'appel qui sera entendu. Le passé nous dit ce que sera l'avenir.

Oui, M. le président, nous ne pouvions pas prendre possession du chemin dans des circonstances qui auraient été aussi onéreuses pour nous et aussi injustes pour la compagnie. Naturellement, l'on cherchera à tourner l'argument contre moi touchant une autre partie de mes remarques, où j'ai démontré que la législation de cette année nous laisse toutes nos garanties. Si nous n'avons pu toucher au chemin maintenant comment pourrions nous y toucher plus tard ? Il y aura cette différence entre les deux situations. C'est que les actionnaires qui ont bien voulu risquer \$29,000,000 dans une entreprise devraient avoir les bénéfices de leur risque. Nous ne devrions pas la leur enlever avant qu'ils aient pu voir les résultats de leur essai, ils auraient droit