

cette évaluation le prix qu'il a fixé pour la vente de ces terres. Il a confirmé son évaluation en demandant aux Chambres de la sanctionner, à la session suivante, et en la déclarant tout à fait modérée. Il s'y est encore tenu et l'a confirmée de nouveau, lorsqu'il a demandé à la Chambre de l'autoriser à continuer ses travaux d'après ces principes. Et lorsqu'il déclare que la vente de ces terres paraît devoir se faire dans de bien meilleures conditions aujourd'hui que l'an dernier, n'est-ce pas dire encore une fois qu'il ne les a pas évaluées trop cher? Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres dans le rayon de vingt-quatre milles le long du chemin de fer, nous pouvons fixer la valeur de ces terres, en moyenne, à \$4.04 l'acre.

Il ne sera peut-être pas inutile de prouver, par un document public, la valeur présumée de cette subvention. J'ai sous les yeux le prospectus de la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, qui place en ce moment-ci ses obligations sur le marché de Londres. Voici ce qu'on y peut lire :

« La longueur de ce chemin de fer est de 295 milles, dont la première section, 119 milles est donnée à l'entreprise, et 50 milles doivent être mis en exploitation au 1er septembre 1881. Le gouverneur général a approuvé un rapport du Conseil Privé du Canada recommandant qu'il soit accordé à la compagnie une subvention au taux nominal—remarque bien, au taux nominal—de \$1 l'acre, d'une étendue de terres égale à 840 acres par mille, à partir de la frontière sud-ouest de la province.

De sorte que, en réalité, ces terres sont situées en dehors de la province de Manitoba. La vente de ces terres réalisée avec prudence devrait suivant le prospectus, produire une somme de £2,000,000 sterling ou \$10,000,000, et la compagnie a déjà refusé des offres de \$5.00 l'acre pour des lots considérables. Cette ligne doit coûter £3,000 sterling ou \$15,000 par mille, et les heureux actionnaires (s'il y a parmi eux des membres du parlement, j'espère qu'ils partageront avec nous tous) ont devant eux la perspective d'avoir un chemin de fer admirablement adapté au commerce, construit sans bourse délier et de réaliser probablement un bénéfice de quatre à cinq millions sur le produit de la vente de leurs terres. »

Il y a donc M. le président, des terres d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba, qui ne sont pas situées dans le rayon des vingt-quatre milles du Pacifique canadien. On peut donc mettre ces terres à la portée de la colonisation au moyen de chemins de fer, et leur donner ainsi une valeur de \$4 ou plus l'acre, et ces chemins de fer seront en outre admirablement adaptés au commerce et leur exploitation donnera de bons profits.

L'opposition entière a accepté ces vœux et ces calculs, et elle s'en est prévalu pour déclarer exorbitantes les conditions du contrat de 1851 avec le syndicat du Pacifique. Et l'honorable député de Huron-Sud, en conséquence, proposa le 26 janvier 1881 :

Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien entraîne, pour le pays, en ce qui concerne cette entreprise, une dépense totale d'environ 60 millions de piastres, sans compter les intérêts et la cession de 25 millions d'acres de terres choisies valant, suivant l'estimation faite par le gouvernement, l'an dernier, au moins \$79,500,000, formant une somme totale d'à peu près \$140,000,000, tandis que le gouvernement n'évalue le coût du chemin de fer lui-même qu'à \$84,000,000 ; que la somme que l'on propose de donner est excessive, et que le contrat est au plus haut point inacceptable.

Inutile de dire que tous les honorables députés qui composent la loyale opposition de Sa Majesté votèrent pour cet amendement. On cherchera à dire aujourd'hui que dans le discours comme dans ce vote, l'opposition ne faisait que mettre en relief l'évaluation du gouvernement, sans se prononcer elle-même ; mais cette tentative serait puérile puisque l'opposition non-seulement la cite, mais encore l'adopte ; et l'honorable chef de l'opposition le déclare en disant : « Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres, nous pourrions fixer la valeur de ces terres en moyenne à \$4.04 l'acre ».....

« Il y a donc des terres d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba. » Et l'amendement lui-même implique l'assentiment de l'opposition à cette évaluation quand il dit « sans compter la cession de 25,000,000 d'acres de terres choisies valant au moins \$79,500,000. » Les mots ajoutés, suivant l'évaluation faite par le gouvernement ne sont là que comme argument, pour donner plus de force à l'affirmation que les terres valent beaucoup. Autrement pourquoi l'opposition aurait-elle déclaré cette somme excessive, si elle ne l'avait pas cru réelle ? Pourquoi l'honorable chef de l'opposition aurait-il déclaré qu'il prenait un minimum d'évaluation, s'il n'avait pas cru ce minimum bien fondé ?

On me dira que nous n'aurions que faire de ces 21,000,000 d'acres de terres s'ils nous revenaient, parce que nous possédons un territoire de 300,000 milles carrés, c'est-à-dire 200,000,000 d'acres. Mais quand nous en déduisons les lacs, les rivières et les marécages impraticables, il n'en reste déjà

M. CHAPLEAU

plus que 160,000,000, dont la moitié n'est propre qu'au pâturage et à l'élevage. Il n'y aura jamais sous culture que 80,000,000 d'acres de terre dignes d'être cultivées, et donnant un rendement profitable ; et ce chiffre cesso d'être une quantité fantastique ou embarrassante, car 13,500 émigrants par année, prenant chacun 320 acres épuiserait le tout en vingt années. Il y a 900 milles entre Winnipeg et le pied des Montagnes-Rocheuses. Ces 900 milles donnent par conséquent 45 sections de blocs de 20 milles carrés chaque côté du chemin ou 90 en tout. C'est-à-dire qu'il n'y a que 23,000,000 d'acres de terre, le long du chemin de fer dans la section des prairies, ce qui donne tout de suite un aspect bien différent à la question des terres qui prennent immédiatement une valeur bien supérieure à celles situées ailleurs. La compagnie du Pacifique ne peut elle-même en recevoir que 45 sections, quand elle a droit à 98 blocs de 256,000 acres. Elle aura donc à prendre 13,568,000 acres, soit en dehors de la prairie, soit dans une zone éloignée du chemin de fer ; et s'il lui plaît d'élever le prix de ses terres, le long de la ligne pour se défaire des moins avantageuses, elle peut aujourd'hui le faire. C'était bien, dans les temps un des inconvénients en prévision. Mais comme il s'agissait de prêter une aide non pas apparente, mais efficace à la compagnie qui construirait le chemin, il fallait ou donner les terres sans restriction ou leur substituer de l'argent. Imposer des obligations dans la disposition de ces terres, c'était en rendre le placement impossible, parce que le monde financier n'aurait pas voulu faire d'avance sur une propriété possédée conditionnellement. Il fallait tout ou rien. Je ne saurais mieux faire que de citer les résolutions 8 et 9 que le gouvernement fit adopter par cette Chambre, le 12 mai 1879, pour établir jusqu'à quel point il comprenait les inconvénients de ce système. Les voici :

8. Résolu, que le fait de retirer de la vente et de la colonisation les terres à 20 milles de chaque côté du tracé adopté du chemin de fer du Pacifique, a eu pour effet en partie, de diriger les colons au sud et à l'ouest du lac Manitoba.

9. Résolu, que dans l'état actuel des choses, il est désirable d'allier l'encouragement de la colonisation avec la construction du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de la Rivière-Rouge.

A six heures, M. le président lève la séance.

Séance du soir.

M. CHAPLEAU : Lorsque la Chambre a suspendu la séance, j'allais dire que si la nécessité força le gouvernement en 1881, de s'éloigner de cette ligne de conduite, c'est parce qu'il n'était pas prudent de nous engager plus avant dans les déboursés en argent, sans connaître exactement les ressources de la compagnie, la valeur et le bon esprit des hommes qui la conduiraient, et la possibilité de construire le chemin ; mais il ne perdit jamais de vue l'occasion de revenir à une politique plus favorable à la colonisation ; et c'est ce que nous avons fait cette année, en reprenant, pour ainsi dire, le contrôle de ces terres, et en en forçant la vente dans certaines conditions. L'opposition devra être unanime à approuver ce plan qu'elle fut unanime à proclamer le 27 janvier 1881, quand M. Rinfret proposa :

Que le contrat concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien contient une clause à l'effet de céder à la compagnie 25 millions d'acres de terres choisies dans le Nord-Ouest, mais qu'il ne contient pas, comme il le devrait, de clause à l'effet de forcer la vente de ces terres aux colons à un certain prix fixé comme prix maximum ; que l'absence d'une telle clause permettra à la compagnie d'empêcher à son gré la vente des terres pour longtemps, et pourra ainsi entraver le progrès du pays et augmenter les misères et difficultés des premiers colons ; et que pour ces raisons, le contrat est inacceptable.

La résolution était alors bien inopportune ; car, comme je l'ai dit, accepter dans le temps cet amendement de l'opposition, c'eût été rendre l'octroi des terres illusoire, parce que nous aurions mis la compagnie dans l'impossibilité de négocier une seule obligation garantie par ces terres. Mais aujourd'hui que la condition de la compagnie est tout à fait changée, et que l'expérience a convaincu les hommes