

serveront ou diminueront le nombre de points attribués à chaque sole, suivant l'état de production.

140. Dans les comtés où se cultivent les légumes ou le foin sur une grande échelle, où dans lesquels se trouvent des pâturages permanents, ou des terres impropres aux légumes, les conditions du programme pourront être modifiées par les directeurs des sociétés d'agriculture, avec l'autorisation du conseil d'agriculture.

CLAUSES ABSOLUES.

150. Ne pourront concourir que les terres d'au moins 60 arpents en culture. Mais il sera loisible aux directeurs de former, moyennant l'autorisation du Conseil, deux classes pour les concours : celle de grandes fermes comprenant au moins 60 arpents, et celle des petites fermes comprenant au moins 20 arpents en culture.

160. Les concurrents devront cultiver au moins un demi-arpent de légumes, en sus de patates, sous peine d'être mis hors de concours.

170. Celui qui aura eu le premier prix pour une terre bien tenue, ne pourra plus concourir que dans une classe supérieure, ou dans un concours ouvert à plusieurs comtés.

180. Les prix pour les terres bien tenues seront comme suit : \$50 pour la 1re, 40 pour la 2de, 30 pour la 3me, 20 pour la 4me, 10 pour la 5me.

190. Quand il y aura deux classes, les directeurs régleront le nombre et le montant des prix.

200. Il y aura concours, en même temps, pour les terres les mieux tenues, et pour les pièces de grains et de légumes sur pied, comme ci devant.

Nous considérons la mesure que propose l'Honorable député du Comté de Chambly, comme une des plus importantes de notre Province ; car, pour assurer le succès de la colonisation, il faut d'abord rendre meilleure la position du cultivateur. L'amélioration des chemins, dans les anciennes paroisses, devrait certainement marcher de pair avec l'ouverture des chemins de colonisation. Nous serions heureux, si la Législature ne remettait pas plus longtemps une mesure de première nécessité ; car, par nos affreux chemins, nous nous montrons plus arriérés que les autres provinces de la Puissance qui, sous ce rapport, sont bien mieux partagées que nous.

EMPIERREMENT DES CHEMINS.

M. le Rédacteur,

La colonisation avance, grâce au gouvernement qui n'épargne rien pour la promouvoir,

grâce aux chemins de fer qui promettent de s'étendre sur tous les points importants du pays à la fois. Nous en sommes heureux. Mais nous nous permettons aussi de réclamer nos droits à participer au progrès général ; nous, habitant les seigneuries, nous exigeons que le gouvernement nous aide à améliorer nos chemins qui sont dans l'état le plus déplorable.

Les vallées du St. Laurent, du Richelieu, de l'Yamaska, etc., sont composées de terres glaiseuses ou d'alluvion, entrecoupées çà et là de savannes, le tout sur un plan uni, très difficile à égoutter. Au premier mauvais temps, le sol se détrempe et les chemins deviennent impraticables. De là, perte sérieuse pour le cultivateur qui se trouve isolé des marchés.

Le gouvernement aide libéralement à la construction des voies ferrées, vote et dépense des sommes considérables pour la colonisation. Rien de mieux, nous applaudissons des deux mains. Tout en continuant de travailler énergiquement à l'ouverture des terres nouvelles, qui se font aux dépens des vieilles paroisses, n'est-il pas à propos de songer à améliorer les chemins de ces dernières, qui se trouvent sous ce rapport inférieur à ceux des townships ?

Nous voulons bien payer pour les chemins de fer, nous voulons bien contribuer à défricher nos forêts, à ouvrir des chemins de colonisation, à bâtir des ponts, etc, mais que le gouvernement nous aide à macadamiser nos chemins ; que ceux qui profitent des travaux publics, nous remettent la dime de ce que nous payons pour eux. Nous faisons un pressant appel à ceux qu'il d'abord ont le bonheur d'être à proximité des voies ferrées, pour lesquelles nous payons autant qu'eux, sans en retirer les mêmes avantages et à nos amis des établissements nouveaux pour qui nos sacrifices n'ont pas été inutiles. Tendez-nous la main, si vous désirez que toutes les parties de la Province progressent également ?

D'ailleurs, la mesure que nous demandons peut être utile aussi à ceux d'entre vous, dont les terres sont placées dans les mêmes conditions que les nôtres, quoique, cependant, vos chemins sont généralement bons, grâce à l'élévation et à la nature du sol.

Le Gouvernement qui veut le progrès du pays, pourrait-il nous être opposé ?

Il ne le serait que si nos prétentions étaient exorbitantes, hors de proportion avec nos ressources. Or, que demandons-nous ?

Que le gouvernement garantisse l'emprunt des argents nécessaires à l'empierrement des chemins et une aide pécuniaire de tant par cent, sur le coût du chemin, proportionné aux ressources du trésor.

Le gouvernement ne court aucun danger de donner sa garantie puisque, suivant l'Acte de l'Empierrement des chemins de 1870, toute terre intéressée à un chemin, est responsable au premier degré, de tout emprunt contracté pour l'empierrement de ce chemin.

L'allocation que nous demandons peut être payée, sous forme de subside annuel de 2 par cent, pendant 28 ans, 1 par cent de moins pour les chemins à lisses de colonisation. que Le gouvernement paierait réellement le capital en payant ce subside de 2 par cent, qui

servirait d'amortissement, tandis que les intéressés n'auraient à payer que l'intérêt pendant le même laps de temps. Au bout de ce temps nous aurions de bons chemins, qui en réalité, ne nous auraient rien coûté, puisque l'intérêt que nous paierions ne représente tout au plus que les frais d'entretien, avant l'empierrement.

En donnant un tel subside, le gouvernement doit-il craindre que, durant une période de 20 ans, il se macadamise une longueur assez considérable de chemins pour prendre un octroi que les finances de la Province, ne permettraient pas de rencontrer ? Est-il probable que la plus grande partie de nos chemins, soit empierrée durant ce temps ? Non, nous n'aurons pas cette chance là.

Un tiers au moins des chemins de la Province n'a pas besoin d'empierrement ; quant au reste, celui qui connaît l'apathie et la défiance générales pour toute entreprise extraordinaire, sait qu'il y a peu d'espérance que ce système réussira tout de suite. Il n'y aura que les gens entreprenants, qui réussiront, avec beaucoup de travail, à faire macadamiser les chemins près des villes, là où les chemins empierrés deviennent de jour en jour d'une absolue nécessité.

Chacun eut, d'après ses renseignements particuliers, faire ses calculs sur le nombre de milles de chemin qui seront empierrés avec l'aide des deux par cent ; je crois, que s'ils tiennent compte de la difficulté de partir de semblables améliorations dans nos campagnes, les plus exagérés même ne dépasseront pas ce que le gouvernement peut donner pour nos chemins.

Je suppose que nous macadamisions 1,000 milles de chemin à la fois, (je crains bien d'en mettre la moitié de trop), quelle serait la somme que le gouvernement aurait à payer en ce cas ?

1,000 milles de chemins à \$2,000 par mille coûtent \$2,000,000. Pour le fonds d'amortissement, les 2 par cent, le gouvernement aurait à payer annuellement la somme de \$40,000. A mon humble avis, ça ne dépassera jamais ce montant ; je crois plutôt que la part du gouvernement ne s'élèvera jamais à plus de la moitié de cette somme.

Sommes-nous trop exigeants de demander \$40,000 pour une amélioration qui suffirait à illustrer le gouvernement qui la tentera, pour une mesure devant augmenter d'un dixième la richesse publique ? Sommes-nous trop exigeants de demander \$40,000 quand on donne à la colonisation \$237,000 (subsides de 1870 ?)

Si le gouvernement craint d'être entraîné à des dépenses au-dessus de ses forces, rien n'empêche qu'il ne fixe un maximum comme il l'a fait pour l'octroi aux sociétés de colonisation.

Que le gouvernement s'empresse de prendre en considération une des mesures les plus importantes pour la prospérité du pays, et des plus populaires. Et si le gouvernement doute de l'opportunité de cette mesure, que messieurs les députés s'empressent de lui démontrer par leurs discours et par de nombreuses requêtes