

chir des entraves de parti et à ne considérer la question qu'au point de vue de notre patriotisme. Mais sur ce point, M l'Orateur, malgré l'espoir que j'ai eu pendant quelques instants, de voir s'établir une entente, nous devons encore nous séparer. Malgré moi, malgré toutes mes sympathies, j'arrive inévitablement à la conclusion que dans les discours des députés de la gauche, dans les nombreux amendements qu'ils ont proposés, on ne saurait trouver le moindre indice du désir de rompre les liens de parti; et comme libéral-conservateur, je suis forcé de croire que "liens de parti" et "obligations imposées par le patriotisme," peuvent s'interpréter différemment. De fait, plus j'y réfléchis, plus je m'étonne de m'être laissé prendre aux paroles séduisantes de mes honorables amis, au point de supposer un instant que l'on pouvait envisager cette question à un autre point de vue que celui des intérêts de parti. En effet, cette question forme un élément essentiel du programme pour l'exécution duquel notre parti existe. N'est-ce point en vue de la protection qui forme la base de notre existence, que nous ratifions ce soir ce grand projet, parce qu'il est le plus expéditif et le moins coûteux pour construire une ligne qui, en nous reliant à nos chemins de fer de l'Est, unira, par un lien de fer, toutes les possessions britanniques sur le continent et complètera notre union en la rendant plus solide?

Ne nous laissons pas prendre aux cris de "paix!" que les députés de la gauche redisent dans leurs vociférations, alors que le sentiment de la paix n'a point encore pénétré dans leurs cœurs et qu'ils emploient contre nous tous les artifices et toute la stratégie de parti.

Les députés de la droite ont été hautement accusés de n'avoir point discuté cette question au mérite. Or, je crois qu'elle a été complètement et habilement discutée au mérite; car elle a ses mérites, les uns absolus, les autres relatifs. Elle a le mérite d'assurer la construction entière de la ligne du Pacifique par une compagnie, C'est le mode recommandé par la droite et la gauche qui ont demandé, non point une compagnie formée à la hâte, dans les intérêts d'un parti, mais par une compagnie de capitalistes qui ont soigneusement étudié tous les détails de ce contrat et se sont chargés de l'entreprise en l'envisageant au point de vue commercial; une compagnie formée de capitalistes canadiens, anglais, de capitalistes venant du continent européen et des Etats-Unis, d'hommes en position d'activer l'immigration dans nos grands territoires du Nord-Ouest, considération qui, d'après moi, devrait suffire à contrebalancer la différence entre les prix qu'ils demandent et ceux que nous offre une autre compagnie formée pendant les débats sur cette question. Ce projet a encore le mérite de comporter une promesse formelle de mener les travaux à bonne fin, dans une période déterminée, à un prix fixe. Il a le mérite de libérer, pour toujours, le gouvernement de l'obligation d'exploiter les sections déjà construites et celles qui restent à construire, exploitation qui, d'après M. Mackenzie aurait coûté, pendant de longues années, au gouvernement la somme annuelle de \$6,000,000. Ce projet spécifie que les travaux seront terminés dans la période la plus courte, eu égard à une construction convenable. Tels sont, je crois, les mérites absolus du projet, aux termes mêmes du contrat, mérites que tout homme impartial doit reconnaître.

Mais il a aussi des mérites relatifs. Il est moins coûteux, plus pratique et plus complet que tout autre plan proposé jusqu'à ce jour pour la construction de cette ligne. Je dis qu'il est moins coûteux; car quelques soient les calculs sur lesquels on se base, tout homme qui examine impartialement ce contrat doit en venir à la conclusion que l'exécution de ce projet sera moins coûteuse que celle d'aucun autre présenté antérieurement.

Je sais que l'on peut appliquer à plusieurs députés de la gauche les vers dans lesquels Butler décrit son héros "Hudibras":

M. RICHY

"He was in logic a great critic,
Profoundly skilled in analytic;
He could distinguish and divide
A hair 'twixt south and south-west side;
On either which he would dispute,
Confute, change hands, and still confute."

Mais les honorables membres de la gauche auront beau distinguer et diviser, changer d'opinion et pourtant confondre; ils auront beau ajouter, soustraire, retourner les chiffres, il y a quelques faits arithmétiques — si faciles à présenter que l'écolier de Macaulay aurait pu les expliquer dans quelques instants, — dont selon moi, ils auront beaucoup de difficulté à se débarrasser. Je n'attache aucune importance à la valeur des terres au point de vue pécuniaire et au point de vue commercial. Leur valeur est inconnue jusqu'à présent, mais elle peut devenir si considérable que, selon moi, nous ne devrions nous en départir que pour la colonisation, ces terres n'ayant de valeur qu'à ce point de vue. Je crois parfaitement, avec M. Mackenzie, que toute valeur actuellement attribuée à ces terres ne peut être que fictive et "je reconnais franchement," — pour me servir de ses propres expressions, — "l'erreur manifeste que l'on commet en donnant aux terres une valeur fictive, avec l'espoir que les capitalistes anglais prendront cette valeur pour la valeur réelle."

Nous avons entendu exprimer ici l'opinion qu'après un siècle de colonisation, il est constaté que, dans la grande province d'Ontario, il y a seulement sept ou huit millions d'acres de terres arables et dix-sept millions seulement dans tout le Canada; si cette opinion est fondée, il est impossible de calculer la valeur des terres du Nord-Ouest dans un mois, dans une année ou même dans plusieurs décades. Que chacun se donne la peine d'examiner l'état déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelques jours et donnant la superficie des terres vendues, le montant reçu pour la vente et ce qui reste dû sur cette vente, il verra combien sont exagérés les calculs relatifs à la valeur de ces terres, en présence de la réalité.

En considérant la manière dont on pourra disposer des 25,000,000 d'acres cédés au syndicat, il ne faut pas oublier que, contigu à chaque mille carré qu'il possède, le gouvernement possède également un mille carré et est intéressé à attirer des immigrants, mais non point à vendre les terres; son intérêt est plutôt de les donner comme "homesteads" aux immigrants qui veulent s'y établir.

Ainsi donc, il y a un mille carré, — contigu à chaque mille cédé à la compagnie, — sur lequel peuvent s'établir deux colons ayant, dans leur voisinage immédiat, un lot de préemption, leur donnant une égale étendue de terre qui, évaluée à \$2.50, ne laisse que \$1.25 pour la valeur de l'acre sur les deux lots. Les membres du syndicat se trouvent donc en face d'une concurrence à prix égal et ils ont, de plus, à faire les frais d'amener des immigrants sur leurs terres.

Ces terres, à mon avis, devront nécessairement acquérir de la valeur. Oui, elles augmenteront en valeur, et nous pouvons espérer que la compagnie pourra les vendre à profit, pendant que le gouvernement verra aussi augmenter la valeur des siennes.

Mais si, pour établir des comparaisons; on veut donner une valeur à ces terres, peu m'importe celle qu'on voudra leur attribuer. En 1874, le chef de l'ancienne administration soumit un bill dans lequel il évaluait les terres à \$1 l'acre. Quelques députés de l'opposition prétendirent alors qu'elles valaient \$2.50 l'acre, et aujourd'hui, quand le ministre des Chemins de fer nous soumet sa proposition et évalue les terres à \$1 l'acre, l'opposition actuelle prétend qu'elles valent \$3.18. J'accepte l'évaluation de l'opposition dans les deux cas et je donne au projet de M. Mackenzie le bénéfice de 68 centins; et quel est le résultat?

La proposition de 1874 peut se répartir comme suit: espèces, \$27,000,000, en chiffres ronds; terres, 54,000,000 d'acres, à \$2.50, soit \$135,000,000; garantie à 4 pour cent, \$20,000,000; total \$182,000,000. Si, comme on l'a pré-