

Durham-ouest—cela obligerait la compagnie de chemin de fer à vendre et nous débarrasserait de la difficulté que nous causent ces terres concédées aux compagnies de chemins de fer. Le fait est que nous avons maintes fois discuté au Nord-Ouest, la possibilité de conclure avec les compagnies de chemins de fer un arrangement qui nous débarrasserait de ces terres, et l'homme d'Etat qui trouvera le moyen d'obtenir que les compagnies de chemins de fer, au lieu de garder ces terres pour les vendre avec le plus de profits possible, s'efforce d'y établir des colons et se contente d'un profit relativement léger pour argent comptant, cet homme d'Etat confèrera un inestimable bienfait au Nord-Ouest. Je considère que les compagnies de chemins de fer en gardant ces terres suivent une politique imprévoyante. Si elles coopéraient avec le gouvernement dans l'établissement des cantons où elles ont des lots, elles seraient avantageusement remboursées par le trafic de voyageurs et de marchandises aller et retour, que ces établissements leur donneraient.

Il est indubitable que c'est là un problème à la solution duquel nos hommes d'état devraient se consacrer. C'est une question d'une importance vitale pour le confort et le bien-être de tous les colons du Nord-Ouest. Voyez ce qui arrive sous l'opération de la politique actuelle. Il y a 36 lots dans un canton, et si l'on déduit les lots affectées à des fins scolaires et les lots de la baie d'Hudson, il ne reste pas la moitié des lots d'un canton pour subvenir au soutien des écoles et aux diverses autres charges qui doivent être rapportées par les colons du canton. Si nous trouvions un moyen d'amener les colons sur ces lots concédées aux compagnies de chemins de fer et si celles-ci voulaient coopérer avec le gouvernement dans ce but, on aurait 33 ou 34 lots habités dans chaque canton. Supposons que chaque lot comporte un premier établissement et une préemption cela ferait quelque chose comme 70 colons pour supporter les charges du canton, mais si chaque lot n'a pas 160 acres, on aura beaucoup plus que 100 personnes pour faire face aux diverses petites charges qui pèsent sur le canton, telles que le soutien des écoles et autres choses d'une grande importance pour le colon. C'est un problème dont la solution fera honneur à l'homme d'Etat qui le résoudra de façon à amener les compagnies de chemins de fer, que ce soit la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou toute autre compagnie qui recevra une subvention en terres, à coopérer avec le gouvernement dans l'établissement des cantons. Tout homme d'Etat qui trouvera le moyen d'arriver à ce but, méritera la reconnaissance du Nord-Ouest, et la confiance du pays.

Advenant six heures, la séance est suspendue.

### Séance du soir.

Résolution lère.

M. WATSON : Je vois que les arguments invoqués par la gauche démontrent la nécessité d'imposer des restrictions aux compagnies qui détiennent des terres dans le Nord-Ouest. On sait que deux chemins de fer, le Régina et lac Long et le Calgary et Edmonton, qui sont virtuellement, sous des noms différents, des embranchements du chemin de fer canadien du Pacifique, ont obtenu des subside en argent, de même que des subventions en terres. La chambre et le pays savent que lorsque la charte de la compagnie du chemin de fer cana-

dien du Pacifique fut accordée, celle-ci fut autorisée à construire des embranchements partout où elle jugerait à propos d'en construire, moyennant une subvention de 6,4000 acres par mille. Les terres déjà octroyées à diverses compagnies de chemins de fer—Manitoba et Nord-Ouest, le Nord-Ouest Central, le chemin de fer canadien du Pacifique, le Régina et lac Long et le Calgary et Edmonton—constituent une grande partie des lots impairs au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest ; et en consultant la carte, j'en suis venu à la conclusion que les octrois que nous sommes à discuter, absorberont presque entièrement tous les lots impairs de quelque valeur, au nord de la réserve de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'au 52e degré de latitude.

Dans ces circonstances, je crois qu'en faisant ces octrois, nous devrions fixer un prix maximum auquel les colons de bonne foi pourraient requérir les terres. On sait que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique détient aujourd'hui ces terres comme le ferait une compagnie de spéculations privées. On croyait, et avec beaucoup de raison, qu'il serait de l'intérêt de la compagnie d'ouvrir le plus tôt possible ses terres à la colonisation ; mais elle paraît en avoir jugé autrement et en être venue à la conclusion qu'il vaut mieux pour elle, à un point de vue financier, de tenir ses terres dans un but de spéculation, que de les laisser occuper par des colons. Je ne sais pas quel prix elle demande pour ses terres dans le Nord-Ouest, mais au Manitoba elle demande aujourd'hui de \$4 à \$10 par acre. Il me semble qu'il serait profitable pour la compagnie de vendre ses terres à un prix beaucoup plus bas, auquel cas elle retirerait un avantage du gouvernement que ces terres seraient colonisées et cultivées. Telle étant ma manière de voir, quand le moment en sera venu, je donnerai à la chambre l'occasion d'exprimer son opinion sur cette question de la fixation d'un prix maximum.

M. ROSS : Relativement à la proposition de fixer un prix maximum pour les terres, je crois qu'il serait tout à fait impossible de la mettre à exécution. Dans quelques parties du pays, \$3 par acre serait un prix tout à fait suffisant ; le fait est que dans certaines parties, on ne saurait obtenir \$3 par acre, tandis que dans d'autres parties, la terre serait à bon marché au double de ce prix. Puis, dans la même localité, il peut se trouver un lot qui ait plus de valeur qu'un autre, à raison du foin, de la houille, ou du bois qu'il contient, ou à cause de sa proximité d'une station ou d'une ville. Il se peut que ces terres valent \$12 ou \$15 par acre, et il serait injuste de fixer un prix maximum de \$3 par acre pour ces terres. Avec un tel prix maximum, les bonnes terres se vendraient beaucoup au-dessous de leur valeur, tandis que les mauvaises terres ne vaudraient pas le prix fixé.

Sous ce rapport, une compagnie de chemins de fer occupe une position différente de celle d'une compagnie agricole ordinaire. La "Canada Land Company" n'avait d'autre but que de faire de l'argent avec ces terres ; mais une compagnie de chemins de fer a deux buts : établir le pays afin d'obtenir du trafic et obtenir un prix aussi élevé que possible dans la vente de ses terres. Il n'y a pas de compagnie de chemin de fer au Nord-Ouest, qui désire plutôt garder ses terres pour en obtenir un prix élevé, que d'amener des colons dans le pays. Au contraire, je suis con-