

que sous l'opération de notre politique de colonisation, la colonisation doit se faire d'abord exclusivement dans les lots alternatifs, qu'il y a une série de lots en vente le long du chemin de fer, et une série de lots concédés gratuitement, alternant l'un avec l'autre.

Il est évident que, sauf dans le cas d'un émigrant qui a beaucoup de capital, un colon sera presque forcé de se dire : "le capital que j'ai devra être dépensé à faire des clôtures et des bâtiments, à acheter des instruments aratoires, à casser la terre, et je ne puis pas payer le prix de la terre." Et, conséquemment, ces difficultés inévitables se trouvent jusqu'à un certain point accentuées, même par tout système qui restreint la liberté des établissements.

Nous ne pouvons éviter cela, nous ne pouvons à la fois donner et garder, s'il est nécessaire de faire ces concessions aux compagnies pour assurer la construction de chemins de fer, nous devons le faire aux conditions les moins désavantageuses pour le public, compatibles avec un avantage raisonnable aux compagnies. Quand ces octrois ont été proposés et soumis à la chambre, j'ai fait une motion, qu'on trouvera consignée dans les journaux de la chambre, car elle a donné lieu à un vote, à l'effet qu'ils ne fussent accordés qu'à la condition que les terres agricoles concédées—je ne parlais pas des terres concédées avec le privilège d'y construire des scieries, ou destinées à des gares, ou à des emplacements de ville, ou ayant de toute autre façon une valeur spéciale, mais seulement des terres agricoles ordinaires—fussent en tout temps susceptibles d'être achetées à des conditions et en superficies raisonnables, par les colons de bonne foi, à un prix n'excédant pas un maximum fixé. Mon but était d'assurer qu'un individu qui irait dans ce pays à la recherche d'une terre et prendrait une carte sur laquelle il trouverait indiqués les lots alternatifs, s'il trouvait un bon lot parmi les terres concédées aux compagnies, eût la conscience d'être tout aussi certain de l'obtenir, si le lot n'était pas déjà pris, en revenant au bureau des chemins de fer et en payant le prix stipulé, qu'il eût été certain en allant au bureau du gouvernement, d'obtenir la terre voisine concédée gratuitement. Il pouvait ainsi choisir son lot gratuitement, et pour son voisin ou l'ami qu'il désirait voir s'établir à ces côtés, il pouvait choisir la terre de la compagnie. On pouvait par ce moyen empêcher l'enclavement des terres signalé par l'honorable député de Muskoka (M. O'Brien) et qui peut être un mal grave. On rendait ainsi la colonisation tout aussi libre sur ces terres que sur les terres du gouvernement, sauf, en plus, l'obligation de payer une certaine somme. Autrefois, quand j'avais l'occasion d'attacher à ces questions un intérêt que l'honorable député d'Assiniboia (M. Davin) met parfois en doute mais qui, je puis lui en donner l'assurance, quelque mal dirigé qu'il a pu être, n'en était pas moins très sincère, je recevais des plaintes de personnes qui étaient allées dans ce pays et qui disaient : "Nous sommes allées ici et là, un peu partout, et en revenant, après avoir choisi une terre ou deux, nous avons constaté ou que la terre appartenait à une compagnie de chemins de fer et que nous ne pouvions l'obtenir, ou qu'elle était détenue par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en vertu de l'octroi sans conditions qu'on lui a fait, ou qu'elle appartenait à des spéculateurs, et nous sommes revenues découragées."

La politique que le gouvernement devrait adopter serait de déclarer explicitement la liberté d'achat par les colons de bonne foi, sans égard pour la volonté des compagnies de chemins de fer, des terres agricoles pour lesquelles, en dépit de cette politique, les compagnies obtiendraient un prix raisonnable. Qu'on fixe un prix maximum et que les terres, sous la condition du paiement de ce maximum par versements raisonnables, soient ouvertes à la colonisation en superficies raisonnables, cette politique aura pour effet d'amoinrir le plus possible les difficultés inhérentes à cette question, et ces difficultés ainsi réduites à leur plus simple expression, l'avantage d'assurer la construction d'un chemin de fer est plus grand, que le désavantage de causer l'enclavement partiel des terres nécessaires à cette construction. Je crains réellement que s'il se produit encore un mouvement d'immigration considérable au Nord-Ouest et de recherches actives des terres, la manière extravagante dont nous avons fait et dont nous faisons encore ces octrois sera, à l'avenir, comme elle l'a été dans le passé, un plus grand obstacle à la colonisation de ce pays qu'il n'en existerait si l'on adoptait une politique différente.

C'est bel et bon de répéter ces arguments qu'on me répétait les années passées, savoir : qu'il est de l'intérêt des compagnies de chemins de fer de vendre et que nous pouvons être sûrs qu'elles seraient heureuses d'accepter un bas prix pour leurs terres. On a déjà dit cela, et nous avons eu dans la période mentionnée, un exemple de la politique imprévoyante qui a empêché la colonisation, précisément parce qu'on croyait faire un peu plus d'argent plus tard. Je ne veux pas que ces terres soient utilisées dans un but de spéculation, soit par l'acheteur individuel, soit par la compagnie de chemins de fer elle-même. Je veux qu'on établisse, en faveur de la compagnie de chemins de fer, un prix raisonnablement élevé que le colon devra payer pour ces terres ; et, sujets à cette obligation, je veux que les colons soient tout aussi libres de les acquérir, qu'ils le sont d'obtenir les terres concédées gratuitement par le gouvernement.

M. DAVIN : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) et il n'y a pas de doute que la question qu'il a soumise à l'attention de la chambre, est une question d'une importance vitale pour le Nord-Ouest. La solitude qui est presque de rigueur sous l'empire de la politique actuelle, est oppressive, et nous avons plus d'une fois discuté au Nord-Ouest le meilleur moyen de la faire cesser. Si le gouvernement pouvait conclure avec les compagnies de chemins de fer une convention aux termes de laquelle les terres seraient désormais ouvertes à la colonisation, à des conditions comme celles mentionnées par l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake), il prévendrait pour l'avenir le mal dont aujourd'hui nous sentons vivement les effets au Nord-Ouest. Il n'y a pas le moindre doute que toute compagnie du chemin de fer agira exactement comme l'a dit l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) ; elle détiendra ses terres et vendra de manière à faire le plus possible. Cela est conforme à la nature humaine, et c'est ce que fera toute compagnie d'affaires.

Mais si l'on fixait un maximum de \$3 ou \$4 par acre—ce maximum n'a pas besoin d'être aussi bas que le prix mentionné par l'honorable député de