

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député dit que j'ai été trompé dans mes attentes au sujet de la colonisation de ce pays. J'ai été beaucoup désappointé de voir que la colonisation n'a pas été aussi rapide que je l'avais prédit ; mais lorsque je faisais cette prédiction, je ne comptais pas assez sur l'influence des honorables députés de la gauche, non seulement sur ce continent, mais aussi en Europe. Je dirai un mot au sujet du prix des terrains. L'honorable député de Selkirk dit que le prix des terrains dans cette région a beaucoup augmenté, et que le prix des terrains appartenant à des particuliers varie de \$5 à \$10 l'acre. Je crois que quelques honorables députés de la gauche ignorent ce fait. Peut-être que l'honorable député d'Oxford-sud qui a fait beaucoup d'entreprises dans cette partie du pays, peut dire lui-même que ces terrains ont considérablement augmenté en valeur, et qu'il a bénéficié—je suis heureux de le dire—de cette augmentation. La seule conséquence de fixer le prix auquel la compagnie devra vendre ces terrains, serait celle-ci : nous pourrions obliger la compagnie à vendre à \$2.50 l'acre, et les hommes d'entreprise comme l'est l'honorable député d'Oxford-sud, achèteraient ces terrains et exigeraient ensuite \$9 l'acre ; à moins que nous n'adoptions l'autre moyen que l'on a essayé en Canada et aux Etats-Unis et qui a été un insuccès, de dire au colon : " Vous n'aurez pas votre acte de vente, à moins que vous ne fassiez certaines améliorations." Les colons ne s'établiront pas sur ces terrains avec ces conditions. Supposons que ces terrains soient accordés aux compagnies de chemin de fer, pour être vendus dans le but de réaliser un montant déterminé. Il est à espérer, à moins que je ne sois encore trompé dans mes attentes, que les colons s'établiront le long de la ligne des chemins de fer et qu'ils donneront du trafic. Mais en même temps, c'est bien le cas de dire : " Persévérez et vous réussirez."

Nous savons que quelques chemins de fer des Etats-Unis, comme ça été le cas pour le Pacifique-nord, étaient originairement tout à fait insolubles, bien qu'ils eussent de grandes quantités de terrains à vendre. Ces compagnies de chemins de fer seraient donc obligées de vendre leurs terrains de suite, afin de payer l'intérêt sur leurs débentures ; et si nous déterminions le prix de ces terrains, nous ne leur accorderions en réalité rien ou presque rien. Si la subvention était toute en argent, au lieu d'être en terrains et en argent, vous pourriez tout aussi bien dire à la compagnie : " Maintenant, vous allez tenir compte de ce que la construction du chemin a coûté, ainsi que des profits raisonnables que vous réalisez, et vous allez nous remettre l'argent qui vous reste en plus d'une compensation raisonnable que nous pouvons vous avoir accordée." Je crois que ce serait un arrangement absurde, et cet arrangement serait aussi absurde, si nous l'appliquions aux terrains.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre s'est arrêté à des futilités, ce qui est assez fréquent de sa part, sur l'influence des députés de la gauche.

Si nos paroles parvenaient mieux que les siennes à la connaissance du peuple de ce pays et des pays européens, il y a, pour cela, je n'en ai aucun doute, de bonnes raisons. Cependant, telle n'est pas la raison, comme il le sait très bien. La raison est que sa politique de chemin de fer, sa politique

fiscale, et sa politique des terres, a été singulièrement mauvaise pour le développement du Nord-Ouest. Nous avons dépensé au delà de \$100,000,000 pour coloniser le Nord-Ouest ; et si nous eussions parvenu avec ces dépenses à faire établir au milieu de nous un million de colons, comme nous aurions dû l'espérer, j'aurais dit que cet argent a été bien dépensé. Mais lorsque j'examine le recensement, il me semble que tout ce que nous avons obtenu de ces cent millions de dollars, a été de faire établir 12,000 familles dans le Nord-Ouest. Je ne puis m'empêcher de croire, et le pays ne peut en venir à une autre conclusion, que l'administration la plus mauvaise seule peut avoir produit des résultats aussi pitoyables, dans un pays qui offre tant de facilités pour la colonisation. Cependant, c'est un point que nous avons à maintes et maintes reprises discuté dans cette chambre, et au sujet duquel je n'ai pas changé d'opinion, et je crains que l'honorable ministre ne soit trop âgé maintenant pour changer ses idées, à moins que le public en général ne lui impose les siennes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Vous vous bercez de douces espérances.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui ; lorsque l'honorable ministre nous promettait que le premier janvier 1891, le produit net de la vente des terres dans le Nord-Ouest serait de \$55,000,000, il se montrait aussi confiant qu'un de ses collègues qui prédisait que nous retirerions 640,000,000 de minots de blé par année dans ces territoires. Je désire parler d'une ou deux questions : La première, au sujet de la vente des terrains à des prix raisonnables déterminés, à condition de coloniser. C'est précisément ce qui a été fait avec beaucoup de succès par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comme l'a dit son commissaire des terres. Cette compagnie a fixé ses conditions de colonisation et a réussi dans beaucoup de cas. Je mentionne ce fait seulement pour démontrer que cela peut se pratiquer.

Il y a une autre considération, mais je ne sais pas si elle peut s'appliquer à ce cas, car je pense que ces terrains ne seront pas exempts de taxes. La différence entre la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et des propriétaires privés est celle-ci : les propriétaires privés ont été taxés à la pleine valeur vendable de leurs terrains, tandis que tel n'a pas été le cas pour le chemin de fer Canadien du Pacifique ; conséquemment, les particuliers n'ont pu retirer aucun bénéfice, et rien ne pouvait engager la compagnie à vendre, à moins qu'elle ne crût qu'il vaudrait mieux pour elle de vendre immédiatement, plutôt que de garder ses terrains, ce qui est presque toujours le cas.

Ce n'est pas la première fois que nous parlons de ce chemin ; il y a quatre ou cinq ans que nous lui avons accordé sa charte. Je crois, à tout événement, que dans des cas comme celui-ci, il était du devoir du gouvernement, avant de faire des propositions à la chambre, propositions comportant une subvention d'un million de dollars en argent, ou près de ce montant, et de 12,000,000 d'acres de terre, d'obtenir des parties intéressées des informations au sujet de la nature du chemin et du coût de sa construction. Je désire savoir si l'on a soumis des traces au ministère de l'honorable ministre. Je ne veux pas parler de plans détaillés, mais de plans bruts concernant le tracé, et au moyen