

Il doit y avoir une raison à cela. Le climat est passablement bon ; le sol est excellent ; le pays, à l'état naturel, est attrayant, et cependant, en dépit de ces facilités de chemins de fer, la colonisation ne s'y fait pas aussi rapidement que dans le Dakota ou le Montana. Nous savons que les établissements pris au Dakota, même par des Canadiens, excèdent d'un grand bout les établissements pris dans nos territoires du Nord-Ouest. Et le prix qu'on demande pour nos terres explique pourquoi la colonisation n'a pas fait plus de progrès dans cette partie du pays.

Le gouvernement pourrait de plusieurs manières correspondre aux vues exprimées par la gauche. Voyons. Supposons que le gouvernement stipule que la somme que la compagnie recevra à même le produit de ces terres sera une somme maximum déterminée et que le gouvernement ait le privilège de garder le contrôle et la vente de ces terres, s'il le juge à propos, pourvu que le produit de la vente soit payé à la compagnie jusqu'à ce qu'elle ait reçu la somme fixée ; il me semble que par ce moyen, le pays serait raisonnablement ouvert à la colonisation et qu'on empêcherait les actionnaires, dans un but de spéculation pure et simple, de chercher à faire le plus de profit possible avec ces terres aux dépens des colons. Il serait de la plus haute politique possible de livrer ces terres sans aucune restriction aux compagnies du chemins de fer et de s'en rapporter aux intérêts de ces derniers pour la colonisation immédiate des terres. L'expérience a prouvé que ce n'est pas une considération suffisante sur laquelle on puisse compter et qu'il n'est pas probable que l'intérêt public soit servi par cette politique.

Prenons par exemple l'augmentation de la valeur des propriétés immobilières pendant la période de hausse qui s'est produite au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, alors qu'on supposait qu'une immigration très considérable allait se porter de ce côté. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, consultant ses intérêts immédiats, agit d'après le principe dont s'inspirent partout en fait de vente les propriétaires de biens-fonds. Elle exigea un prix plus élevé pour ses terres, elle fit obstacle à la colonisation et elle détourna l'immigration de ce pays. Sans doute, à la longue, elle souffrait de cette politique, mais c'est une politique qui, dans les mêmes circonstances, se répètera maintes et maintes fois. Il me semble que ce parlement n'a pas assez de souci du domaine public en donnant effet à ces résolutions et à la politique suivie jusqu'ici sur ce point. Je crois que le gouvernement devrait aviser aux moyens de garder le contrôle de ces terres et d'avoir son mot-à-dire dans la détermination du prix, sujette à l'action sommaire du parlement. Plus ces terres se coloniseront rapidement, le mieux ce sera pour l'intérêt public, et c'est l'intérêt public que nous devons considérer ici.

M. DALY : Je désire appeler l'attention de la chambre sur quelques chiffres que j'ai cités dans mon discours sur la question du tarif. L'honorable député (M. Mills) a parlé, comme l'avait fait un autre honorable député avant lui, des prix élevés exigés par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour ses terres dans le sud du Manitoba. J'ai dit l'autre soir que j'étais opposé au prix qu'on exigeait pour ces terres il y a quatre ou cinq ans, qu'à mon avis la politique suivie alors par la compagnie du chemin de fer canadien du

M. MILLS (Bothwell).

Pacifique était très fautive. Cependant, une grande partie des terres vendues par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à la Canada North-West Land Company dont on a parlé ce soir, se trouve précisément dans cette partie du sud du Manitoba qu'on a mentionnée. J'ai constaté par les chiffres que j'ai cités dans une autre occasion que dans les six mois expirés le 30 juin 1889, la Canada North-West Land Company a vendu 32,320 acres, contre 20,620 acres dans la période correspondante en 1888, et que la valeur des terres vendues par elle, en 1889, était de \$191,402,65, contre \$113,432,80 en 1888, soit, en 1889, une augmentation de 11,700 acres et de \$77,969,85 en valeur.

Or, la grande partie de ces terres se trouve dans le sud du Manitoba et il faut que les gens qui les ont achetées aient cru qu'elles valaient le prix qu'ils payaient, sans quoi, ils ne les auraient pas achetées. Je ne crois pas que le prix qu'on demande aujourd'hui pour ces terres dans le sud du Manitoba ait pour effet de retarder la colonisation dans cette partie du pays, car celle-ci est densément peuplée et les gens qui y sont établis augmentent leur domaine tous les ans, et sont prêts à payer et capables de payer les prix demandés. Je dirai que les députés de la gauche comprennent bien qu'en ce qui concerne les chemins de fer d'embranchement dans la province du Manitoba, auxquels on propose présentement de venir en aide, il n'y a pas un acre des terres qu'on se propose de donner aux compagnies qui les construisent qui soit situé dans un rayon de cent milles de ces chemins, et je dis qu'il serait injuste de restreindre le prix auquel les terres peuvent être vendues.

M. WATSON : D'après les arguments invoqués par l'honorable député (M. Daly), il me semble qu'il soit inutile de venir en aide à ces compagnies. Il nous a cité le haut prix auquel les terres se vendent et il nous a dit que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne construit pas ce chemin pour l'amour de la subvention en terres, mais dans le but d'obtenir le trafic. Je dois dire que cette compagnie promet de construire ce chemin depuis sept ou huit ans, et que, par suite du retard et de la négligence qu'elle apportait à le faire, un grand nombre de colons dans le sud-ouest du Manitoba ont été privés jusqu'aujourd'hui de toute communication par chemin de fer. Je ne doute pas que sans l'attitude prise par le gouvernement libéral du Manitoba, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'entreprendrait pas de construire ce chemin, même aujourd'hui. Elle ne le construit, aujourd'hui qu'il est tard, que parce que le Northern Pacific a obtenu une charte à la dernière session, pour la construction d'un chemin sans aide aucune de la part de ce gouvernement.

Je dois dire que le gouvernement provincial nous a aidés à obtenir la construction de 250 milles de chemin en construisant des lignes rivales à celles du chemin de fer canadien du Pacifique. Je dois dire aussi que le gouvernement provincial a réussi à assurer la construction d'un chemin à un prix moindre que celui auquel ce parlement ait jamais assuré la construction d'un chemin au Nord-Ouest. Il a assuré la construction de ce chemin avec un subside en argent de \$1,500 par mille par partie de chemin et \$1,750 pour le reste. La compagnie a construit le chemin sans autre aide que celle-là, elle n'a pas eu de subvention en terres, et je suis