

en prenant les terres que nous avons rachetées de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, l'honorable ministre sait, et la chambre sait que pour tout mille que nous donnons aux compagnies de chemins de fer, nous sommes tenus de réserver un autre mille pour les colons de bonne foi. De sorte que, dans l'état actuel des choses, nous allons sacrifier 38,000,000 d'acres de terre pour des chemins de fer, disons 40,000,000 d'acres, en chiffres ronds, puis il faut ajouter les terres de la Baie d'Hudson, les octrois scolaires, ceux pour les chemins; tout cela constitue, on le remarquera, une énorme proportion des terres disponibles, en faisant l'addition la plus libérale possible. Il n'y a pas plus de 400 milles environ du 49e au 54e degrés, tandis que de la Rivière Rouge aux Montagnes Rocheuses, la distance n'est pas tout-à-fait de 1,000 milles. En déduisant la superficie du Manitoba et en tenant compte des octrois faits aux compagnies de chemins de fer, des octrois de terres pour fins scolaires, des terres de la Baie d'Hudson et des octrois faits pour les chemins, nous nous dépouillons à grand train de la propriété de la région que le gouvernement possède ou contrôle aujourd'hui. Ces concessions paraissent devoir créer beaucoup d'embarras, et plus particulièrement, si le gouvernement ne prend pas la précaution d'obliger les compagnies de chemins de fer à vendre leurs terres aux colons de bonne foi, à des prix raisonnables, en leur laissant toute responsabilité quant aux colons de bonne foi.

M. O'BRIEN : Nous sommes tellement habitués aux gros chiffres que, j'en ai peur, nous ne comprenons pas parfaitement la solution que nous nous préparons à donner à cette question. La proposition du gouvernement s'applique à 4,000,000 d'acres de terre, soit trois fois environ la superficie de la province de l'Île du Prince-Édouard, et le trentième de toute la superficie, bonne, mauvaise ou indifférente, de la province d'Ontario. En outre, il y a une considération que je n'ai pas entendu mentionner et qui peut, à mon sens, donner lieu à de graves conséquences. Nous disposons de ces terres aujourd'hui comme Confédération, nous en disposons dans des conditions qui subiront une modification très sensible avant que les terres soient vendues. Dans un avenir relativement très prochain, tous ces territoires seront divisés en provinces, et ces provinces finiront par exiger le contrôle de toutes les terres comprises dans leurs limites. Mais supposons qu'elles ne le fassent pas, allons-nous imposer à ces provinces les difficultés qui ont existé, à diverses époques, dans d'autres provinces? Nous constituons de grandes étendues de terres dans un état tel que ni le gouvernement provincial, ni le gouvernement fédéral ou le public en général n'auront de contrôle sur ces terres; et ceux qui savent à quels murmures et à quel mécontentement a donné lieu, dans la province d'Ontario, le fait qu'une étendue de terre, relativement peu considérable, était détenue par la Canada Company, comprendront l'état de choses qui n'existera dans ces provinces où des millions et des millions d'acres de terres sont détenus par une grande corporation comme la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Il est probable que ces concessions auront pour résultat, plus tard, les mêmes difficultés créées, dans une grande mesure, dans Ontario, par l'existence d'une corporation agraire aussi locale et aussi libérale, relativement, que la Canada Company.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

pany. Si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est en état de continuer ses opérations sans vendre ces terres, pourquoi les vendrait-elle? Comment peut-on compter qu'elle les vendra? Si ses lignes lui rapportent assez de profit pour lui permettre de payer ses intérêts et de poursuivre ses diverses opérations, à supposer même qu'il lui faille disposer d'une partie relativement restreinte de ses terres, elle gardera naturellement le reste dans un but de spéculation, et alors, quand ces territoires seront divisés en provinces et que la population qui les habite sera sous le contrôle des gouvernements provinciaux, nous serons aux prises avec une grande difficulté, difficulté dont la chambre peut difficilement mesurer la gravité aujourd'hui.

M. BLAKE : La première fois que la politique de venir en aide aux chemins du Nord-Ouest par des subventions en terres a été soumise à la chambre, indépendamment de la grande concession faite à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, que l'on motiva par des raisons spéciales, j'exprimai que, bien qu'il fût éminemment avantageux et absolument nécessaire de construire des chemins de fer dans le Nord-Ouest; bien qu'il fût extrêmement raisonnable que ce pays eût à supporter, par les moyens que nous proposons, une part considérable des fardeaux créés par l'exécution de ces entreprises, cependant, il était de la plus grande importance possible pour nous, d'aviser aux moyens d'empêcher l'enclavement de grandes quantités de terre, et en particulier, l'enclavement des terres situées le long de la ligne du chemin de fer, qui seraient les premières recherchées par les colons et plus particulièrement, alors qu'elles alternaient avec les terres concédées gratuitement, celles-ci devant être recherchées avant celles qu'on ne pouvait obtenir qu'en payant.

On sait que, dans la période pendant laquelle une immigration considérable s'est portée vers le Nord-Ouest, et la valeur des terres fit un soubresaut dans ce pays, l'opinion qu'on avait émise, que les compagnies de chemins de fer profiteraient de leurs avantages comme détenteurs de terres, se réalisa. On sait que, guidées par ce qu'elles croyaient être leur intérêt dans les circonstances, elles tinrent une conduite dont nous n'avions, certes, pas le droit de nous plaindre, et qu'elles élevèrent, comme elles avaient le droit légal de le faire et comme nous, qui leur avions concédé ces terres sans condition, n'avions pas le droit de les en blâmer, le prix de leurs terres au plus haut point que permettait, croyaient-elles, l'état de surexcitation du marché. On demande \$5, \$6 et jusqu'à \$8 par acre des terres qu'on offrait avant cela, pour \$1, \$1.50 ou \$2 par acre, et la vente et la colonisation furent enrayerées, au détriment du pays.

L'établissement du pays s'effectue d'une façon très satisfaisante assurément dans les conditions qui permettent à deux ou trois membres d'une même famille, ou à deux ou trois amis intimes de se fixer ensemble. L'une des grandes difficultés d'un pays jeune comme le Nord-Ouest est la séparation des colons, du moins du noyau de la population. Cette difficulté, il l'éprouve jusqu'à ce que des villes se forment; elle est plus grande au Nord-Ouest, par suite de la grande étendue de terre que nous accordons à chaque colon et qui fait qu'en un sens, il est loin même de son plus proche voisin. Mais cette difficulté s'accroît encore, si l'on songe