

et le développement des territoires du Nord-Ouest.

M. RYAN—Le principe sur lequel ce bill est basé est que, dans les circonstances actuelles, il est désirable d'octroyer une partie des terres publiques dans Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, pour faciliter la construction des chemins de fer qui pourront être nécessaires au développement de cette contrée.

Depuis que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre j'ai toujours préconisé ce principe.

Le bill proposé n'est pas simplement un essai de législation ; des actes semblables ont été passés par d'autres législatures et ont produit des résultats favorables. En 1850, Stephen A. Douglas, l'un des hommes les plus remarquables de l'Illinois, réussit, après avoir surmonté des obstacles innombrables, et après avoir échoué dans les sessions de 1848 et 1849, à faire adopter un acte par le Congrès, octroyant 2,595,000 acres de terres dans l'Etat de l'Illinois, pour venir en aide à la construction du chemin de fer de l'Illinois Central.

Cet Etat ne renfermait alors qu'une population peu considérable, qui habitait exclusivement le voisinage des lacs et rivières navigables. La partie centrale de l'Etat qui traverse l'Illinois Central, là même où étaient situées les terres accordées à ce chemin, était une solitude profonde, visitée seulement par le chasseur et le trappeur.

Pendant vingt-trois ans antérieurs à 1850, ces magnifiques terres de fertiles prairies ne purent trouver d'acquéreurs, quoique le gouvernement n'exigeât que \$1.25 par acre.

Le gouvernement des Etats-Unis n'accorda pas cette concession de terres au chemin sous forme de section continue, mais sous forme de section alternative, comme le propose le projet de loi qui nous est soumis. Après avoir donné à l'Illinois Central une moitié des terres le long du chemin, le gouvernement doubla de suite le prix des terrains qui restaient en sa possession, qu'il mit en vente à \$2.50 l'acre.

La construction du chemin était à peine commencée qu'un grand nombre de colons demandèrent d'acheter ces terres ; le gouvernement fut forcé dans l'intérêt public d'en augmenter le prix, et finalement en 1857 les dernières

terres du gouvernement furent vendues au prix de \$7.00 l'acre. Les terres que posséda la compagnie augmentèrent aussi rapidement de valeur et furent vendues à 30, 40 et 50 piastres l'acre.

Les résultats dépassèrent les plus brillantes espérances de Stephen A. Douglas et des autres promoteurs du système des concessions de terre. Des flots de population se dirigèrent vers l'Etat ; des terres bien cultivées, des établissements florissants, des villages prospères, des villes et des cités importantes surgirent comme par enchantement tout le long de la route.

Un écrivain qui a étudié cette question avec beaucoup de soin, calcule que l'augmentation de la valeur de chaque acre à une distance de 10 milles du chemin a été de \$7.50 en moyenne ; ou, en d'autres termes, le chemin de fer de l'Illinois Central a augmenté la valeur des terres, dans un espace de 10 milles de la voie, au taux de \$96,000 pour chaque mille de son parcours.

Ce système, si heureusement inauguré dans l'Illinois a été adopté subseqüemment dans tous les Etats de l'Ouest et du Nord-Ouest. Aussi le développement de la colonisation et l'accroissement de la population dans ces Etats ont surpassé tout ce qui s'est jamais fait dans l'histoire du monde.

Si les plaines fertiles du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest doivent jamais être colonisées—et qui peut en douter?—cela ne pourra se faire qu'au moyen des chemins de fer.

L'expérience des Etats de l'Ouest a prouvé que la locomotive est le véritable pionnier de la colonisation dans un pays formé de prairies. La nature semble avoir adapté les prairies aux chemins de fer ; c'est le chemin naturel de la prairie, et on peut l'y construire pour une somme presque aussi peu considérable qu'un chemin à voitures dans certains pays. Dans ces pays la colonisation ne se développera pas beaucoup au-delà du point où se fait entendre le sifflement de la locomotive, pour la bonne raison que la culture de la terre ne serait pas profitable plus loin.

Portage La Prairie, où je réside, est situé à 61 milles de Winnipeg. Le prix du blé à Winnipeg est de 60 cents le