

de trafic s'il n'y a pas de population. L'honorable ministre sait que le trafic est leur principal source de revenu ; c'est leur intérêt, et d'après ce que je puis comprendre, elles se rendent compte de ce fait, et offrent de vendre leurs propriétés à des prix raisonnables. L'honorable ministre affirme une chose vraie jusqu'à un certain point, c'est-à-dire que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en vertu de sa charte, n'est pas obligée de payer des taxes sur ses terrains, tant que ces derniers ne sont pas vendus.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si l'honorable ministre veut me le permettre, la charte ne s'appliquait pas au cas dont j'ai parlé. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique possédait ces terrains comme syndic de la compagnie du chemin de fer du sud-ouest de Manitoba, qui n'avait pas tel privilège ; et c'est en vertu de cet arrangement auquel le gouvernement n'est pas intervenu, qu'elle est parvenue à faire exempter ses terrains de taxes dans le sud de Manitoba. Le point sur lequel j'ai attiré son attention est celui-ci : lorsque j'ai fait une objection au sujet des terrains dans le sud du Manitoba, l'honorable premier ministre a alors déclaré, non sans raison, précisément ce qu'il dit aujourd'hui : que l'intérêt des compagnies de chemins de fer s'opposait à cela. Plus de cinq années se sont écoulées, et les compagnies ont continué cette pratique pendant tout ce temps, et je puis assurer à l'honorable ministre que s'il veut prendre des informations, il s'apercevra que la colonisation a été beaucoup retardée, à cause de cela. Je crois moi-même que la compagnie en a aussi souffert. Mais le cas est arrivé.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne puis voir comment cela a pu se pratiquer sur une grande échelle, parce que les sections paires sont des homesteads et j'ai peine à croire qu'elles ont toutes été prises. Nous accordons des terrains aux compagnies de chemins de fer dans l'espérance qu'elles en retireront des bénéfices. Les chances que les actionnaires des différentes compagnies ont de faire des profits sont très douteuses. Je ne me suis pas informé dernièrement quels sont les prix que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique demande pour ses terrains ; mais je sais qu'elle a offert d'en vendre une grande partie moyennant \$2.50 l'acre ; dans de meilleurs endroits elle en a vendu à \$4 ou \$5 l'acre, tandis que dans les villes ou les villages elle a pu demander et réaliser plus. Mais à moins qu'elle ne vende ces terrains, ces derniers ne sont réellement d'aucune valeur pour elle. Quant au mode de division en blocs, je puis dire que dans ce cas, les terrains doivent être accordés en cantons alternatifs, au lieu de sections alternatives.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je puis assurer à l'honorable ministre d'après mes connaissances personnelles et d'après les prix que l'agent des terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à Winnipeg, m'a fournis, que dans la section dont j'ai parlé et où la compagnie nous a fait réduire de un dollar l'acre sous prétexte que c'était trop cher, elle demande au moins \$5 l'acre et même jusqu'à \$10. Le résultat a été qu'après que la plupart des homesteads furent pris, la conduite de la compagnie a eu pour effet de retarder la colonisation dans le sud du Manitoba, et des milliers de colons qui désiraient s'établir dans cet endroit, ont

été obligés de s'en aller plus loin à cause des prix excessifs que l'on demandait, de sorte qu'un grand nombre se sont rendus dans le Dakota où ils se sont établis. Je crois que l'on aurait pu facilement réparer ce tort en obligeant la compagnie à vendre à des prix raisonnables qui l'auraient encore indemnisée pour la construction du chemin. Par la présente proposition, l'on demande d'accorder 6,400 acres par mille pour 200 milles, et un bonus en argent d'environ \$1,000,000 par versements de \$80,000 pendant 20 ans. Les 1,280,000 acres qu'il propose de donner vaudraient à \$2 l'acre, la somme de \$2,500,000, ce qui avec le bonus de \$1,000,000 en argent équivalent à \$3,500,000 ou \$17,500 par mille pour la construction de ce chemin qui, je crois, est surtout un chemin traversant une prairie. A moins qu'il n'y ait des difficultés extraordinaires pour la construction, les gens qui ont cette entreprise ne risquent pas grand' chose, du moment que cette contrée se colonisera. Naturellement, il peut y avoir des circonstances qui modifient tout cela, mais ayant vu et connaissant ce que j'ai vu et ce que je connais au sujet de la conduite de ces compagnies qui détiennent des terrains publics, surtout dans le cas que j'ai mentionné, je crois qu'il serait bon de voir si nous ne pourrions pas mettre une limite à leur pouvoir.

Sir JOHN A. MACDONALD : Cette région n'est pas une prairie ; chaque acre, à l'exception de quelques parties stériles, est propre à l'agriculture. C'est une région propre à l'élevage des animaux, et ce chemin coûtera exceptionnellement cher en comparaison d'un chemin de prairie, parce que c'est un pays montagneux près des Montagnes Rocheuses, et il faudra traverser toutes les rivières qui coulent entre Calgary et Edmonton venant des Montagnes Rocheuses. De plus, la compagnie ne devra pas choisir ses terrains dans le voisinage de son chemin, vu que la réserve au nord de Calgary, y compris les régions au nord de la Saskatchewan, appartenant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, comprend à peu près 18,000,000 ou 19,000,000 d'acres, et les sections impaires dans cette réserve sont gardées pour des homesteads. La compagnie sera donc obligée de choisir ses terrains au nord de cette réserve, et il s'écoulera encore quelque temps avant que les colons aillent s'établir sur ces terrains, quoiqu'à un moment donné, ces terrains puissent acquérir une grande valeur dans le Nord-Ouest. Il y a de bons indices de sources de pétrole sur une grande étendue ce qui peut rendre ces pays d'une valeur considérable.

M. LAURIER : Ne promettez pas trop.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si l'honorable député veut examiner le rapport du directeur des explorations géologiques, il verra que ce rapport se prononce d'une manière très favorable sur l'existence du pétrole au nord de la Saskatchewan. Il est très important que les capitaux et l'immigration anglaise, qui aime ce pays et y place de fortes sommes d'argent dans les ranches pour l'élevage des bestiaux et des chevaux, ne soit pas trompée dans ses attentes, comme cela arriverait bientôt, si l'on ne fournissait pas de moyens de transport pour ces animaux.

M. MILLS (Bothwell) : Je ne saurais approuver la politique indiquée par la proposition que le gouvernement vient de soumettre à la chambre. Je crois que c'est un malheur pour le pays d'avoir prolongé nos chemins de fer dans tous les territoires du Nord-Ouest, où il n'y a que peu de popula-