

et autres (sans compter les 250,000 acres) dont la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique aura la propriété lorsque cette voie ferrée sera complétée. J'aimerais à savoir si je ne me trompe pas sur ce point-là.

L'honorable M. SCOTT: Lorsque des acheteurs acquièrent des terres dans la Colombie-Britannique, cela ne leur donne pas le droit aux métaux précieux qui peuvent s'y trouver, et les seuls terrains qui ont réellement de la valeur sous n'importe quel rapport, sont ceux qui contiennent de la houille. Les autres terrains n'ont de la valeur qu'en autant seulement qu'ils contiennent du bois marchand. D'autres honorables messieurs peuvent parler de ce sujet avec beaucoup plus d'autorité que je ne puis le faire.

Le projet de loi déclare que les terres seront vendues aux conditions que le gouvernement pourra imposer, de sorte qu'on ne pourra pas exiger des prix exorbitants.

Les terres situées dans la Colombie-Britannique que nous donnons à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans la zone des 20 milles n'ont aucune valeur. Règle générale, elles ne sont pas propres à la culture.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Cette zone de 20 milles n'a pas été donuée à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, elle fut accordée au gouvernement canadien.

L'honorable M. SCOTT: Elle fut mise de côté comme réserve pour assurer la construction du chemin de fer. Le gouvernement n'a jamais pu réaliser grand'chose sur les terres dans la Colombie-Britannique. Le prix le plus élevé pour lequel des terres aient jamais été vendues à ma connaissance, est cinq piastres par acre. Je ne crois pas qu'aucune valeur particulière fut attachée à ces terres.

L'honorable M. WOOD: Je ne puis guère comprendre comment il est possible qu'il en soit ainsi, s'il y a du bon bois marchand sur ces terres.

L'honorable M. SCOTT: Il y a très peu de bois.

L'honorable M. WOOD: Voici le point qui se présente à ma pensée,—l'honorable

ministre pourra peut-être me dire si oui ou non je suis dans l'erreur,—la subvention s'élève à \$3,630,000, et à part cela, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acquière à part des terrains houillers, quelque chose comme 4,000,000 d'acres de terre qui est supposée contenir du bois marchand. J'inclinerais à penser, si nous attachons la moindre valeur à ces terres, que ces deux montants, la subvention en argent et la valeur en capital que représentent ces terres, devrait suffire pour construire toute cette voie ferrée. Nul doute que les concessions faites à propos des taux du fret sont très importantes; il est possible qu'elles suffisent pour contrebalancer tout le montant de la subvention payée par le gouvernement fédéral. Ce que je désire savoir, c'est l'opinion du gouvernement, quelle base les ministres ont-ils adoptée pour faire cet arrangement?

L'honorable M. SCOTT: Pendant les huit ou dix dernières années depuis que cette subvention en terres fut accordée par la législature de la Colombie-Britannique, les intéressés ont essayé de faire réussir l'entreprise, mais malgré tout cet octroi en terres, ils n'ont pas été capables de rien faire. En janvier dernier, quelques personnes intéressées dans le Pacifique canadien achetèrent une partie des actions, mais jusque là les premiers détenteurs des valeurs de cette compagnie n'ont pu faire réussir le projet. À maintes et maintes reprises on a fait des offres dans le monde financier, mais personne n'a voulu se charger de l'entreprise.

L'honorable M. WOOD: L'honorable ministre peut-il dire qui a construit la voie ferrée qui se dirige vers le sud et rallie Spokane?

L'honorable M. SCOTT: Ce fut Austin Corbin, le capitaliste de New-York.

L'honorable M. WOOD: Est-ce qu'une subvention a été donnée?

L'honorable M. SCOTT: Non. C'est une voie ferrée se dirigeant directement vers le sud jusqu'à la frontière et elle est prolongée jusqu'à Nelson.

L'honorable M. WOOD: Ce chemin fut construit à titre d'entreprise commerciale?