

L'honorable M. FERGUSON: C'est précisément ce qu'il comporte, mais sujet à un arrêté du conseil.

L'honorable M. SCOTT: Ce que nous avons dit est ceci: A moins que vous n'obteniez le consentement du Gouverneur en conseil, nous n'autoriserons pas la construction d'aucune autre voie ferrée.

L'honorable M. FERGUSON: Le contrat permet l'exécution de tels travaux.

L'honorable M. SCOTT: L'honorable sénateur doit se rendre compte de la sagesse de notre politique. A l'heure qu'il est il existe deux chartes autorisant la construction de deux chemins sur ce territoire. Si ces compagnies se mettent en devoir d'exécuter ces travaux, alors nous devons permettre à ces entrepreneurs de construire leur ligne. Si elle ne font rien dans ce sens, nous n'autoriserons personne pendant cinq ans à y établir une voie ferrée; mais il n'est pas probable que les propriétaires des chartes existantes, exécutent de tels travaux. S'ils le font, alors n'importe qui pourra en faire autant. Ce à quoi nous pourrions, c'est qu'il devra y avoir un prolongement dans la direction du sud jusqu'à un point situé incontestablement sur le territoire canadien, et que nous accorderons la préférence à ces entrepreneurs si nous subventionnons une compagnie dans le but de l'aider à établir ce raccordement.

L'honorable M. FERGUSON: Pendant dix ans?

L'honorable M. SCOTT: Parfaitement. Je crois qu'avant ce temps-là un chemin sera construit de Ashcroft ou d'un point quelconque dans la Colombie britannique.

L'honorable M. POWER: Ou Edmonton.

L'honorable M. SCOTT: Il va sans dire que la proposition actuellement sur le tapis, ne porte pas préjudice à la route d'Edmonton. L'on constatera peut-être plus tard que c'est une route praticable. Elle a une longueur de seize cents milles, mais sur un parcours de quatre ou cinq cents milles elle traverse de très belles terres qui, à tout événement, produiront les denrées alimentaires nécessaires à la population,—il y a de bons pâturages et

d'excellentes terres à blé. La route d'Edmonton offre donc par là même des avantages, bien qu'il faudra un temps assez long pour la construire.

Le privilège des dix années accordé aux entrepreneurs ne constitue qu'une préférence seulement. N'importe qui est libre de construire un chemin de fer. A l'heure qu'il est le premier venu peut établir une voie ferrée dans n'importe quelle partie du territoire britannique, et pénétrant dans cette région. Aucun préjudice ne sera porté aux chartes accordées par le Parlement, autorisant la construction d'un chemin de fer à travers le territoire britannique et se reliant à cette contrée. Cette compagnie n'a aucun privilège exclusif quelconque.

L'honorable M. FERGUSON: A moins que vous votiez des fonds ou que vous leur donniez des terres.

L'honorable M. SCOTT: Si nous donnons des fonds ou des terres à la compagnie qui construira une voie ferrée partant de la rivière Stikine et allant vers le sud, et si elle consent à faire ces travaux à un prix aussi bas que n'importe quelle autre compagnie, nous la subventionnerons.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Vous êtes tenu de donner la préférence à cette compagnie-ci.

L'honorable M. SCOTT: Oui, mais elle doit être consentante à construire le chemin moyennant un prix aussi bas que n'importe quelle autre compagnie qui voudra s'en charger.

Les chemins sur la neige et les abris ont de la valeur parce qu'ils offrent à n'importe qui un moyen de pénétrer immédiatement-là bas par voie de la rivière Stikine.

Les entrepreneurs doivent continuer le chemin jusqu'au lac Teslin. Ils sont aussi tenus d'établir un service de bateaux à vapeur avec Dawson. Cela sera fait, il n'y a pas le moindre doute.

Inutile pour moi de discuter les garanties données. Comme je l'ai déjà expliqué d'une manière très complète, la subvention est de 25,000 acres de terre par mille, à être choisis de la manière que j'ai précédemment indiquée. Si mes honorables collègues le désirent, je serai réellement enchanté de donner de nouvelles explications sur ce point.