

EMISSION D'UN BREF DANS LE COMTÉ D'HALDIMAND.

M. LANDERKIN : Avant que les ordres du jour ne soient appelés, je désire attirer l'attention du gouvernement sur une motion que j'ai faite il y a une semaine relativement à l'émission d'un bref pour l'élection dans le comté de Haldimand. Je suis allé aujourd'hui chez le greffier en chancellerie, et j'ai constaté qu'il avait reçu l'ordre, mais que le bref n'avait pas été émis, parce que le gouverneur n'avait pas nommé un officier-rapporteur. Le gouvernement a-t-il nommé un officier-rapporteur, et quand le bref sera-t-il émis ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement n'a pas encore nommé d'officier-rapporteur.

PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

M. FOSTER : Je propose la troisième lecture du bill (n° 96) concernant la protection des eaux navigables.

M. DAVIES : Vu les dispositions que contient le bill relativement aux pêcheries, je crois que l'on devrait modifier le titre. Le titre est "protection des eaux navigables" seulement, et il contient des dispositions concernant la protection des pêcheries dans les eaux navigables. Ce fait soulève des doutes sur la constitutionnalité du bill ; le titre devrait embrasser tout ce qui est contenu dans le bill.

M. FOSTER : C'est le titre de la loi actuelle, et bien que le bill aille un peu plus loin, son objet est de protéger les eaux navigables. Les dispositions relatives aux pêcheries ne forment pas une partie essentielle du bill ; elles décrètent simplement que les officiers auront le pouvoir de faire observer la loi.

COMPAGNIE DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

M. POPE : Je propose la troisième lecture du bill (n° 105) modifiant l'acte à l'effet d'accorder une subvention à la compagnie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou (à responsabilité limitée).

La motion est adoptée, sur division, et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

TROISIEMES LECTURES.

Bill (n° 108) modifiant l' "Acte des Falsifications."—(M. Costigan.)

Bill (n° 109) modifiant de nouveau l' "Acte des Poids et Mesures, de 1879."—(M. Costigan.)

Bill (n° 110) concernant les commissions des employés publics en Canada.—(M. Thompson.)

CONCESSIONS DE TERRES AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. WHITE (Cardwell) : Je propose la troisième lecture du bill (n° 117) modifiant l'acte autorisant l'octroi de subventions en terres à certaines compagnies de chemins de fer.

M. BLAKE : Je n'ai pu être présent lorsque le bill a été discuté, mais j'y vois des dispositions qui demandent considération. L'objet de ce bill est d'adopter le principe de subventions en townships ou de fractions de townships, mais cet arrangement est à condition du règlement de la question de réserve de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Nous ne pouvons pas proposer de concéder le township avant d'avoir réglé cette question ; mais je ne crois pas que le projet, s'il est dans l'intérêt public, dépende nécessairement de cet arrangement avec la compagnie de la Baie-d'Hudson, car le gouvernement pourrait avoir le pouvoir alternatif de donner le township réservé à la compagnie de la Baie-d'Hudson, ou après avoir fait les arrangements avec

M. THOMPSON

cette compagnie pour l'échange du lot, autrement le projet dépend entièrement du marché avec cette compagnie, car vous ne pouvez concéder les townships sans en venir à un arrangement. Le projet peut-être mis à exécution, bien que d'une manière moins avantageuse peut-être, en concédant le township en dehors de la réserve de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Voilà la première remarque que j'avais à faire. La seconde est, que la proposition peut s'appliquer aux terres en quelque endroit du Nord-Ouest qu'elles soient concédées comme subventions, et par conséquent dans la partie du pays affectée à la colonisation, je veux dire la partie destinée à l'agriculture, par rapport aux terres à pâturages. La disposition dit :

Les concessions de terres ainsi faites comprendront les réserves de chemins statutaires entre les sections dans les townships et les parties fractionnaires de townships ainsi concédés, mais seront assujéties à une réserve d'un acre par chaque superficie de cent acres, pour l'établissement de sentiers, avec des abreuvoirs convenables, afin de conduire et abreuver les animaux.

On renonce par là au système général d'arpentage, et aux avantages qui peuvent résulter pour les townships dans le Nord-Ouest du système des chemins non-interrompus. La compagnie retire tous les bénéfices des allocations, et un acre seulement par chaque cent acres est réservé pour un sentier. L'on pourrait faire des dispositions ne s'appliquant qu'aux parties du pays affectées aux pâturages, et non aux districts agricoles. Je veux parler des districts qui servent au ranches et aux pâturages, car on me dit qu'un bon nombre sont cultivables ; ainsi donc je dis que l'on devrait accorder ces districts servant de ranches, au lieu de ceux qui peuvent être cultivés. S'il est de l'intérêt public de concéder ces dernières terres en abolissant le système des allocations des chemins, et concédant ces allocations à une corporation privée, ne conservant qu'une réserve pour des sentiers, je voudrais savoir pourquoi ce système est bon pour les concessions aux chemins de fer, et non pour les concessions au public. Mais vous n'avez pas l'intention de rendre ce système général, et par conséquent vous reconnaissez qu'il ne convient pas pour le public en général, et dans ce cas, on ne devrait pas l'appliquer pour les chemins. Il se peut que ces remarques aient été expliquées par l'honorable ministre et rejetées pendant mon absence forcée de la Chambre ; mais ne les ayant pas entendues j'ai cru devoir les soumettre à la Chambre avant l'adoption du bill.

M. WHITE (Cardwell) : Pour ce qui est de la première objection de l'honorable député, relativement aux réserves de la compagnie de la Baie-d'Hudson, si je comprends bien le bill, la disposition contient que la compagnie devra accepter certaines parties d'un township au lieu des sections auxquelles elle a droit. D'après la loi actuelle cette compagnie reçoit en substance deux parties de chaque township. Dans le cas dont il s'agit, le chemin de fer généralement connu sous le nom de chemin de fer Galt, depuis Dunmore jusqu'à Lethbridge, la compagnie a renoncé à ses droits et a consenti à prendre ses terres en bloc. Voilà pour les parties réservées à la Baie d'Hudson.

Quant à la seconde objection de l'honorable député, le district traversé par ce chemin de fer est surtout affecté aux pâturages, et la compagnie du chemin de fer se propose de s'en servir pour des ranches en même temps, et je crois qu'elle va louer ces terres aux mêmes taux que le gouvernement loue les siennes, c'est-à-dire 2 cents par acre, de sorte que ceux qui achètent des terres du gouvernement pourront avoir les terres voisines de la compagnie. La terre leur appartient, sauf la réserve d'y poser des rails ; mais si la terre est propre à l'agriculture il est évident que la compagnie aura plus d'intérêt à y faire venir des colons, et en tant que l'arpentage a été fait, ce qui n'est aucunement changé par la proposition actuelle, ils ont leurs allocations, et je crois que l'on peut se fier à la compagnie sous ce