

doute, aux inconvénients créés par la nomination d'un haut commissaire. Je ne trouve point mauvais qu'un ou plusieurs ministres se rendent en Angleterre pour diriger des négociations, mais je me plains de ce que les honorables messieurs aient donné pour raison de la nomination d'un commissaire le fait que les malentendus et les voyages susmentionnés n'auraient plus lieu.

De temps à autre, on nous a donné quelques informations, quelques bribes d'informations au sujet de ses négociations.

Dans le cours de la dernière session, l'honorable ministre des chemins de fer déclarait avoir reçu une offre pour la construction et l'exploitation d'une partie considérable du chemin de fer du Pacifique canadien, et il ajouta qu'il pouvait, dès lors, conclure des arrangements à cet effet, si le gouvernement voulait les accepter.

Le 29 juin dernier, l'honorable premier ministre aurait dit, dans un pic-nic, que l'administration était, dans le moment, saisie de deux offres distinctes et délibérait pour savoir laquelle des deux elle accepterait, ou si elle rejetterait l'une et l'autre.

Subséquentement, les ministres se rendirent en Angleterre et nous apprîmes, à leur retour, qu'un contrat avait été passé; mais il ne semblait pas avoir été assez définitif pour les empêcher de délibérer longuement à leur retour.

Le discours du trône nous promet les documents relatifs au contrat; mais je crois que si nous sommes appelés à nous prononcer sur cet acte de l'administration et à le ratifier, nous avons droit de prendre connaissance des autres offres et de tous les documents qui s'y rattachent. La raison indique ce mode de procéder et des précédents autorisent cette demande.

Lorsque fut conclu le dernier contrat du Pacifique canadien, de néfaste mémoire, l'honorable premier ministre lui-même soumit plusieurs documents relatifs aux diverses offres et propositions et à la construction de la ligne. Si vous nous demandez de ratifier un marché que vous avez conclu, il est raisonnable que nous sachions quelle perspective vous aviez, quelles offres vous ont été faites, afin que nous puissions juger si votre choix a été judicieux, sur le grand nombre des offres, cet embarras de richesses qui se sont offertes à vous lorsque vous considérez à qui vous deviez adjuger le contrat, et à quel chiffre, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Mais si vaste que soit cette question du chemin de fer, elle n'absorbe pas la part que le Nord-Ouest doit avoir dans ce débat. De grandes questions se rattachent au programme relatif aux terres du Nord-Ouest, à part de celles qui se rapportent à l'octroi de terres pour la construction de la ligne.

Les déclarations ministérielles soulèvent aussi d'autres questions relatives à l'octroi de vastes étendues de terres dans cette région. L'honorable premier ministre, dans la circonstance que je viens de mentionner, a déclaré, avec un air de triomphe, que M. Brassey avait la bonté de nous informer qu'il est prêt à acheter 100 milles carrés de nos terres, et cela pour y établir combien de personnes? Son fils. L'honorable premier ministre annonçait, en même temps, qu'il était porteur de cette proposition qu'il allait soumettre à l'approbation de cette réunion d'hommes confiants, si non obéissants, le Conseil Privé. Je suppose que la proposition est acceptée et qu'un jour ou l'autre, lorsque cette région sera devenue habitable et que cette étendue de 100 milles carrés sera entourée de riantes fermes, nous aurons le plaisir d'y voir M. Brassey, fils. L'idée de cette concession est, selon moi, non seulement contraire à toute saine politique, mais à l'esprit de l'entente en vertu de laquelle le parlement a autorisé l'administration à agir en pareille matière. La déclaration relative à l'administration générale de ces terres était toute différente, et que cette concession particulière soit en dehors de la superficie des terres comprises dans les règlements, ou qu'elle en forme partie, je maintiens qu'il eût été beaucoup plus conforme à la dignité du parlement et aux

devoirs de l'exécutif, de ne point faire de proposition et de ne point agir, relativement aux territoires extérieurs, au contraire des règlements que le parlement a sanctionnés en ce qui concerne les autres territoires. Les règlements de l'administration nous furent soumis en temps opportun, c'est-à-dire alors qu'on avait fait des modifications relatives à la voie ferrée et aux terres. Mais ces règlements spécifiaient qu'aucun particulier ne pourrait acheter, sans la condition de les coloniser, de grandes étendues de terres à la fois. Je sais qu'il y a deux manières d'envisager cette question, et, d'un côté ou de l'autre, on rencontre des difficultés. Mais je maintiens que le gouvernement ne devrait pas concéder à des particuliers d'énormes étendues de terres sans avoir, au préalable, obtenu l'autorisation du parlement. Nous connaissons les résultats qu'ont amenés les grandes concessions de terres dans presque toutes les provinces. Nous avons fait, à cet égard, de rudes expériences dans la province d'Ontario, surtout, à l'Île du Prince-Edouard et dans les townships de la province de Québec. Mais je crois que nous n'avons pas besoin de sortir des limites du Nord-Ouest pour juger combien il importe de suivre un bon système pour l'administration des terres. Dans la province du Manitoba, la colonisation rencontre aussi des difficultés; nous constatons que, pour une cause ou une autre, une vaste étendue de territoire, dans cette province, est devenue la propriété de spéculateurs qui ne se soumettent pas aux conditions de colonisation, circonstance qui retarde en ce moment et entravera encore plus, à l'avenir, le développement de cette province. Les abus qui ont eu lieu au Nord-Ouest n'ont rien de commun avec le système qui vient d'être adopté. Pendant la dernière session, il a été passé une résolution modifiant les résolutions antérieures dans le but manifeste de les rendre conformes aux règlements existants, et l'on en a fait usage, suivant moi, pour des fins étrangères. La résolution autorisait le gouvernement à aliéner 100,000,000 acres de terres au prix minimum de \$2 l'acre. Le gouvernement a fixé une certaine échelle des prix: les terres voisines du chemin de fer ont une plus grande valeur que celles qui en sont éloignées. Le gouvernement a pris sur lui de faire des règlements dans ce sens; mais ce programme impliquant la vente de vastes étendues de terres à des prix beaucoup moindres que \$2 l'acre, se trouvait en conflit avec la lettre, bien qu'il ne le fût peut-être pas avec l'esprit de la résolution, puisque le prix moyen a excédé \$2 l'acre. Ce mode d'agir était entièrement contraire à la lettre de la résolution que j'ai mentionnée, et voilà pourquoi, dans le cours de la dernière session, le gouvernement soumit une autre résolution amendant la précédente et fixant le minimum du prix à \$1 au lieu de \$2.

Mais on prétend que cette modification avait pour but de concilier la lettre de résolution et le système formulé dans l'arrêté du Conseil déposé sur la table de la Chambre. Ces ventes avaient pour objet d'aider à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Je dois regarder comme véritable ce qu'on a répété partout, savoir, que le gouvernement a profité de l'arrêté du Conseil pour concéder une vaste étendue d'environ cent mille acres de terres au prix minimum et non point pour aider à la construction du chemin de fer du Pacifique, mais que le prix a été diminué pour subventionner la construction d'une autre voie ferrée; que l'objet est d'aliéner ces terres à \$1, quand on sait qu'elles valent beaucoup plus, afin que le profit réalisé par les acquéreurs assure la construction d'un autre chemin de fer. Je n'ai rien à dire contre le système d'encourager la construction de voies ferrées, au Nord-Ouest, au moyen d'octrois de terres. Bien loin de là. Je suis en faveur d'un pareil système. Mais je prétends que c'est le parlement et non l'Exécutif, qui doit régler les détails de cette politique. C'est au parlement de décider si ces vastes étendues de terres doivent être concédées, à titre de subvention, à ces compagnies. C'est au parlement de décider à quelles