

1882—je ne saurais préciser la date—on vota des octrois de 6,400 acres par mille de construction de certains chemins de fer dans l'Ouest. On accorda une charte pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, au sud de la rivière Saskatchewan, et de là, au nord jusqu'à la baie, et suivant cette charte on octroya 6,400 acres de terre par mille de construction au sud de la rivière Saskatchewan; mais on crut que cet octroi ne serait pas suffisant pour garantir la construction de la voie au nord de la rivière, et on jugea à propos de le doubler et de le fixer à 12,800 acres par mille de construction de la rivière jusqu'à la baie d'Hudson.

L'honorable M. GRIESBACH: Où devait-on choisir ce terrain?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne pourrais dire où le terrain devait être choisi. Mackenzie and Mann construisirent la partie sud de la voie qui s'étendait de leur ligne jusqu'à la rivière Saskatchewan. Je dis Mackenzie and Mann, mais je ne suis pas sûr s'ils agissaient en leur propre nom ou au nom de la compagnie.

L'honorable W. B. ROSS: La compagnie du Canadien-Nord.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ne se rendirent pas plus au Nord. La politique du gouvernement Laurier, à son arrivée au pouvoir, était de supprimer tous les octrois de terrain. Il se mit à l'œuvre. Je n'ai pas ici le texte de la loi adoptée à cet effet, et je ne sais pas si c'est en vertu de la Loi des terres fédérales ou non, mais tous les octrois de terrain auxquels on n'avait pas encore acquis de droit ou pour l'acquisition desquels les travaux n'étaient pas encore commencés, furent supprimés. C'était vers 1908, alors que fut refondue la Loi des octrois de terrain.

En 1907, l'honorable Frank Oliver, alors ministre de l'Intérieur, proposa la refonte ou la codification de la Loi des terres fédérales. Il dit qu'apparemment, on n'avait pas l'intention de construire le chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson, parce qu'on n'avait pas pris avantage de l'octroi de terrain pourvu par la loi, que cet octroi, comme bien d'autres, était supprimé, mais qu'il avait l'intention de fixer un tarif pour la préemption de terrains couvrant une vaste région, et qui pourraient être divisés en concessions que l'inscrit sur un homestead pourrait se procurer à raison de \$3 l'acre; ainsi serait créer un fonds spécial qui pourrait garantir la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Pendant la session de 1907, le bill présenté dans ce sens provoqua un long débat. Les adversaires du bill prétendirent qu'il empiétait sur les droits acquis des compagnies qui avaient obtenu des octrois de ter-

rain. Quelle que soit la nature des objections soulevées, on en reconnut tellement la force que le bill ne fut pas adopté.

En 1908, le ministre de l'Intérieur, l'honorable Frank Oliver, proposa à la Chambre des amendements refondant et codifiant la Loi des terres fédérales. C'est la loi connue sous le nom de Loi des terres fédérales, 1908. Quand l'honorable ministre la présenta à la Chambre, il expliqua qu'en fixant un prix sur les terrains que chaque inscrit sur un homestead pouvait obtenir par droit de préemption, son but était de créer un revenu spécial qui servirait à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson; la voie étant ainsi construite avec l'argent provenant de la vente de ces terrains, l'Est et l'Ouest seraient traités avec une égale justice. Voici en peu de mots l'énoncé qu'il fit et dont je ne donne qu'un extrait, car le débat couvre plusieurs colonnes du Hansard de juin 1908. A la page 11135, (édition anglaise) parlant du bill de l'année précédente, il dit:

Mon dessein était de soumettre au Parlement un projet qui démontrait d'une façon incontestable que nous avions tiré d'une nouvelle source de revenus des fonds suffisants pour assurer l'établissement du chemin de fer de la baie d'Hudson. L'article concernant la préemption a été inséré dans le projet de loi de l'an dernier afin de garantir la construction de cette voie ferrée. Il a remplacé la disposition qui se trouvait depuis 1882 dans la loi sur les terres fédérales et qui réservait quelque chose comme 6,500,000 acres des terres du Nord-Ouest pour venir en aide à la construction du chemin de fer.

Je croyais que le projet que j'avais soumis à la Chambre, tout en étant suffisant, et probablement plus que suffisant, pour accomplir mes desseins, répondrait aux exigences d'une manière qui serait acceptable à la population de l'Ouest comme à celle de l'Est, qu'il n'entraverait en aucune façon la politique ministérielle, que chaque acre de terre du Nord-Ouest demeurait à la disposition du premier colon véritable qui se présenterait pour l'occuper aux conditions qu'on lui imposait. C'est là la politique ministérielle et, en soumettant au Parlement le projet de loi de l'an dernier, nous avons cru pourvoir aux moyens de venir en aide à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'honorable M. SCHAFFNER: Quel est le nombre d'acres réservés

L'honorable M. DANDURAND: Il a mentionné 6,500,000, mais c'est 6,400 acres par mille de voie et, en plus, un octroi spécial pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson au nord de la rivière Saskatchewan.

L'honorable M. WATSON: 6,400 et 12,800.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, 6,400 acres au sud de la Saskatchewan et 12,800 acres au nord de la Saskatchewan jusqu'à la baie.

Il apporta un bill quelque peu restreint dans sa forme pour se rendre aux désirs ou aux objections formulés l'année précédente.