

heureux de dire que cette même compagnie se propose de prolonger son chemin, cette année, sans aide de la part de ce parlement.

L'autre argument invoqué par l'honorable député tend à prouver que les chemins qu'on va construire de Glenboro, dans l'ouest, et de Brandon, dans le sud-ouest, paieront sans l'aide d'un subside très considérable de la part du gouvernement fédéral. Je crois qu'il y a là une excellente raison pour que nous limitions le prix auquel les compagnies de chemins de fer vendront leurs terres aux colons de bonne foi. Je suis sous l'impression qu'il y a une grande quantité de terres dans le sud-ouest du Manitoba qui seront disponibles pour ces subventions en terres. Je puis me tromper, mais je ne crois pas me tromper en parlant ainsi. La chambre devra se rappeler que les terres données à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction de son chemin ne l'ont pas été en cantons alternatifs, mais en lots alternatifs, et que ce sont des terres passablement propres à la colonisation, et j'ose dire que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas actuellement en vente, dans la province du Manitoba, un seul acre de terre pour un prix moindre que \$4.

M. ROSS : La moyenne est de moins que cela.

M. WATSON : Je sais que le prix s'en élève jusqu'à \$10 par acre. Je réside dans le Manitoba et je suis en mesure de connaître le prix des terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au Manitoba, au moins aussi bien que l'honorable député, qui réside dans la Colombie-Anglaise. L'honorable député de Selkirk (M. Daly) dit que l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) ne savait pas ce dont il parlait quand il a parlé du prix des terres dans le sud du Manitoba. Comme je l'ai dit, je réside dans le Manitoba et je sais que jusqu'à présent, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas accepté du gouvernement de terres qui ne fussent raisonnablement propres à la colonisation ; je ne connais pas de terres dans la province du Manitoba raisonnablement propres à la colonisation et à la culture qui ne vailent \$4 par acre et s'il en est ainsi, je crois qu'il est de notre devoir d'entourer ces terres de certaines restrictions. Je me suis amusé de la remarque faite par l'honorable député de Selkirk (M. Daly) en parlant de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui a voté pour que les \$15,000,000 accordés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fussent appliqués à la construction de chemins de fer au Manitoba et au Nord-Ouest. Je vois dans les procès-verbaux de la chambre que l'honorable député de Selkirk (M. Daly) a voté contre cette proposition. Il n'est pas favorable à ce qu'on dépense de l'argent pour construire des chemins de fer au Manitoba et au Nord-Ouest, mais mon honorable ami de la gauche était en faveur de cette proposition. En règle générale, les chemins de fer se construisent à meilleur marché dans ce pays que dans toute autre partie de la Confédération. Le gouvernement fédéral a assuré la construction de chemins de fer dans d'autres parties du pays, au moyen d'un subside en argent de \$3,200 par mille et il propose aujourd'hui d'accorder 6,400 acres par mille, ce qui représente une évaluation de 50 centins par acre. Comme preuve de ce que j'affirme, j'ai dit que le gouvernement du Manitoba a assuré la construction de

250 milles de chemins de fer dans cette province pour \$1,500 par mille pour partie du chemin, et \$1,750 par mille, pour le reste. Cela doit être une preuve suffisante qu'il est possible de trouver des gens pour construire des chemins de fer dans ce pays, quand la nécessité de ces chemins se fait sentir pour une somme beaucoup moindre que celle accordée par le gouvernement fédéral.

Résolution 3.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelles sont les personnes intéressées dans ce chemin ? Est-ce un chemin complet de 17 milles, ou, est-ce le prolongement d'un chemin existant ?

M. DEWDNEY : Ce chemin de fer, le chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, à pour promoteurs des messieurs de Winnipeg qui ont obtenu une charte du gouvernement provincial pour construire la ligne de Brandon à la montagne à la Tortue. Ils ont demandé une subvention en terres pour toute cette distance, ce qui leur a été refusé, et subséquemment, ils ont demandé une subvention pour la partie du chemin comprise entre Deloraine et la région houillère de la montagne à la Tortue, une distance de 17 milles ; et le gouvernement est convenu de leur accorder une subvention dès qu'ils auraient obtenu une charte de cette chambre, charte qu'ils ont obtenue au cours de la présente session.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelles sont les personnes constituées en compagnie.

M. DEWDNEY : David Hyssop, George R. Crow, George H. Campbell, Horace Edgar Crawford, William A. Macdonald et Colin H. Campbell.

M. MITCHELL : Au cours du débat sur le chemin de fer de Caraque, hier soir, on a amené sur le tapis la manière dont le gouvernement vient en aide aux chemins de fer. Bien que je sois favorable à ce qu'on fasse preuve de libéralité envers une compagnie de chemins de fer qui entreprend de bonne foi d'ouvrir et de développer quelque partie du pays où le besoin d'un chemin de fer se fait sentir, je dois dire que le gouvernement avant d'accorder de l'aide, devrait s'assurer que la compagnie est capable de mener son entreprise à bonne fin. Nous devrions voir à ce qu'il n'y ait plus de scandales comme celui du chemin de fer de Caraque, scandales qui se produisent quand on accorde des facilités à certaines personnes de se lancer dans des opérations prématurées, avec l'espoir qu'elles vendront leurs chartes ou leurs subsides. En ce qui concerne la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, je dois dire qu'elle a beaucoup fait pour le pays et que les subventions qu'on lui a accordées peuvent être justifiables ; mais, généralement parlant, je dis qu'avant de céder tout le territoire que nous avons au Nord-Ouest, le gouvernement devrait s'assurer que les personnes qui demandent des subventions soient en mesure d'exécuter ce qu'elles entreprennent.

M. DALY : En ce qui concerne le chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest, je dois dire qu'il a pour but d'ouvrir et de développer les mines de houille de la Montagne à la Tortue, et de procurer par suite du combustible à bon marché à la population du Manitoba.

M. MITCHELL : Il y a une chose qu'il faut dire au sujet de cette concession de tout le Nord-Ouest. Je me rappelle que, lorsque nous avons acheté le pays et que nous l'avons payé de nos