

Winnipegosis mesure à lui seul 40 milles de longueur, de sorte que le canal projeté à travers le Portage la Prairie ouvrira une navigation ininterrompue sur un parcours de 260 milles. D'un autre côté, la rivière du Daim Rouge a une étendue de 100 milles de longueur, et il y a 200 milles de limites forestières actuellement en location sur le lac Winnipegosis et sur les tributaires des rivières qui se jettent dans ce lac. Eh bien ! le chemin de fer et le canal ouvriront toute cette zone à la colonisation. Je ne peux mieux faire connaître les richesses de cette région qu'en citant le rapport de l'agent des terres de la couronne qui est intercalé dans celui du ministre de l'intérieur. Voici ce qu'il dit en parlant de cette partie du pays :

J'ai l'honneur de faire rapport que de nombreuses représentations m'ont été faites par les détenteurs de limites forestières sur les bords du lac Winnipegosis et des rivières qui s'y déversent de l'inutilité qu'il y a pour eux d'essayer à exploiter ces limites tant que le gouvernement n'aura pas pris les mesures nécessaires pour leur assurer un débouché pour leurs produits, attendu qu'il leur est impossible actuellement de rendre leur bois sur le marché avec quelque espérance d'en retirer des profits. Il y a deux moyens dans mon opinion de remédier à cette difficulté. Le premier serait de rendre la rivière à la Poule-d'Eau navigable en enlevant les roches qui en obstruent le cours; le second serait d'ouvrir un canal pour le passage des billots à travers le Portage la Prairie sur un parcours d'à peu près un mille et trois quarts; on relierait aussi le lac Winnipegosis au lac Manitoba. Je pense que ce dernier plan serait le plus avantageux et le moins coûteux.

D'après des données recueillies pendant les quatre dernières années, je pense qu'il y a près de 400 000,000 de pieds de bois loyal et marchand dans cette région, et si on pouvait leur ouvrir un débouché, ils représenteraient une source considérable de revenus pour le gouvernement et pour les colons.

Ce qui devrait inciter le plus le gouvernement à mettre le projet à l'étude, c'est que les dépenses à encourir seraient dans peu de temps remboursées par le revenu. Les droits imposés sur le bois compenseraient amplement l'argent qu'il aurait fallu déboursier pour l'exécution des travaux, et ce vaste district serait de plus ouvert à la colonisation. Il y a aussi un autre cours d'eau qui prend sa source dans le lac Dauphin pour aller se jeter dans le lac Winnipegosis, ce qui représente une longueur de dix milles. Cette rivière, me dit-on, est navigable pour les bâtiments qui n'ont pas un fort tonnage. Si tel est le cas, on pourrait établir des communications non-seulement avec le lac Winnipegosis, mais avec le lac Dauphin où existe déjà de nombreux établissements. J'apprends que la session soit trop avancée pour que le gouvernement puisse revenir sur sa détermination, mais les promoteurs de l'entreprise projetée ont dû, sans doute, exprimer toute l'importance qu'ils attachent à sa réalisation. On compte actuellement 200 milles de limites pour lesquelles des baux ont été consentis; si ce chemin de fer et ce canal se construisaient, des licences pour 200 autres milles seraient avant longtemps demandées, et le gouvernement en retirerait ainsi une source de revenus considérables.

En accordant ces 200 milles de limites en 1889, le gouvernement a laissé entendre à ceux qui ont obtenu ces licences que le gouvernement verrait à mettre la rivière de la Poule d'Eau en état de transporter le bois. Je m'accorde avec l'ingénieur fédéral lorsqu'il dit qu'il est impossible de rendre ce cours d'eau navigable, parce qu'à mi-chemin entre le lac de la Poule d'Eau et le lac Winnipegosis, il traverse un autre lac de trois milles d'étendue. Le seul moyen à notre disposition pour venir en aide à ces limites forestières est la construction d'un canal à travers le Portage la Prairie. La différence de niveau des eaux est de 18½ pieds, ce qui nécessiterait deux écluses. Je ne saurais trop encourager le gouvernement à venir en aide à la compagnie, dont quelques-uns des membres ont eux-mêmes des intérêts dans ces limites, ce qui ne les disposerait pas peu à hâter l'exécution des travaux. L'entreprise est vue d'un œil favorable par tout le monde, et, je le répète, le gouvernement se rembourserait en peu de temps des dépenses qu'il serait obligé de faire.

Le comité se lève et fait rapport au sujet des résolutions auxquelles la chambre donne son concours.

M. WATSON.

M. DEWDNEY: Je propose que la chambre se forme en comité pour mettre à l'étude une certaine résolution au sujet de l'octroi de terres auquel il est pourvu par la clause 3 de la loi 49 Victoria, chapitre 11, en faveur du chemin de fer de la Montagne des Bois et de la rivière Qu'Appelle. La compagnie demande qu'une certaine étendue de terrain lui soit octroyée; j'ai intercalé dans sa nouvelle charte la concession de terres qu'elle possédait déjà; il s'agit de la même étendue, du même nombre d'acres, c'est-à-dire 6,400 milles par chaque mille de chemin de fer; il n'y a que la direction de la voie qui ait été changée.

La motion est adoptée et la chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. MITCHELL: Je désirerais savoir du très honorable premier ministre, si, dans le caucus conservateur qui a eu lieu et dont le *Herald* a donné un compte rendu si fidèle, il a été question, entr'autres octrois, de celui dont il est actuellement question ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Le *Herald* n'a pas été exact.

M. MITCHELL: Je me suis laissé dire que cet octroi avait été discuté. Il paraît même que le très honorable premier ministre, avec cette perspicacité et cette connaissance du cœur humain qui le distingue, aurait jugé à propos de revenir sur sa décision. Cet octroi est un de ceux que M. Jackson, qui jouit d'une influence marquée auprès des autorités, avait suggérés au gouvernement de recommander à cette chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je ne sais où l'honorable député a puisé tous les renseignements qu'il a communiqués au *Montreal Herald*. Quelques-uns sont vrais, je dois l'admettre, mais d'autres pèchent beaucoup sous le rapport de l'exactitude. Au sujet de ce qui forme le sujet de ce débat, ce journal est complètement dans l'erreur. Nous n'avons pas traité du tout, en cette circonstance, la question des octrois de terres aux chemins de fer.

M. MITCHELL: Je ne crois pas que le *Herald* ait affirmé la chose, mais j'ai appris, depuis, d'autres sources, qu'il en avait été question. Si je demande cette explication, c'est que je veux vérifier, dans tous ses détails, l'exactitude du compte-rendu du *Herald*, et l'honorable premier ministre s'est chargé de faire lui-même une bonne partie de la besogne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Peut-être l'honorable premier ministre consentirait-il à nous faire connaître les autres questions qui ont été traitées dans ce caucus ?

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai nullement envie de résigner ma position en faveur de l'honorable député.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Au nombre des vertus que pratiquent l'honorable premier ministre, je ne lui ai jamais reconnu celle de la résignation, excepté lorsqu'elle est compulsoire.

Sir JOHN A. MACDONALD: J'ignorais que l'honorable député eut un tempérament irlandais assez prononcé pour parler ici de résignation compulsoire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je pense que c'est la seule à laquelle l'honorable député ne se soumettra jamais.

M. WATSON: Je regrette que les honorables députés ne possèdent pas, auprès du gouvernement, l'influence dont jouit M. Jackson, en dehors de cette chambre. S'ils en avaient l'avantage, ils se prévaudraient probablement des mêmes moyens pour obtenir un octroi de terrains.

Sir JOHN A. MACDONALD: De quels moyens l'honorable député veut-il parler ?

M. WATSON: L'honorable député de Lisgar (M. Ross) a présenté devant cette chambre une proposition inadmissible par son exagération même,